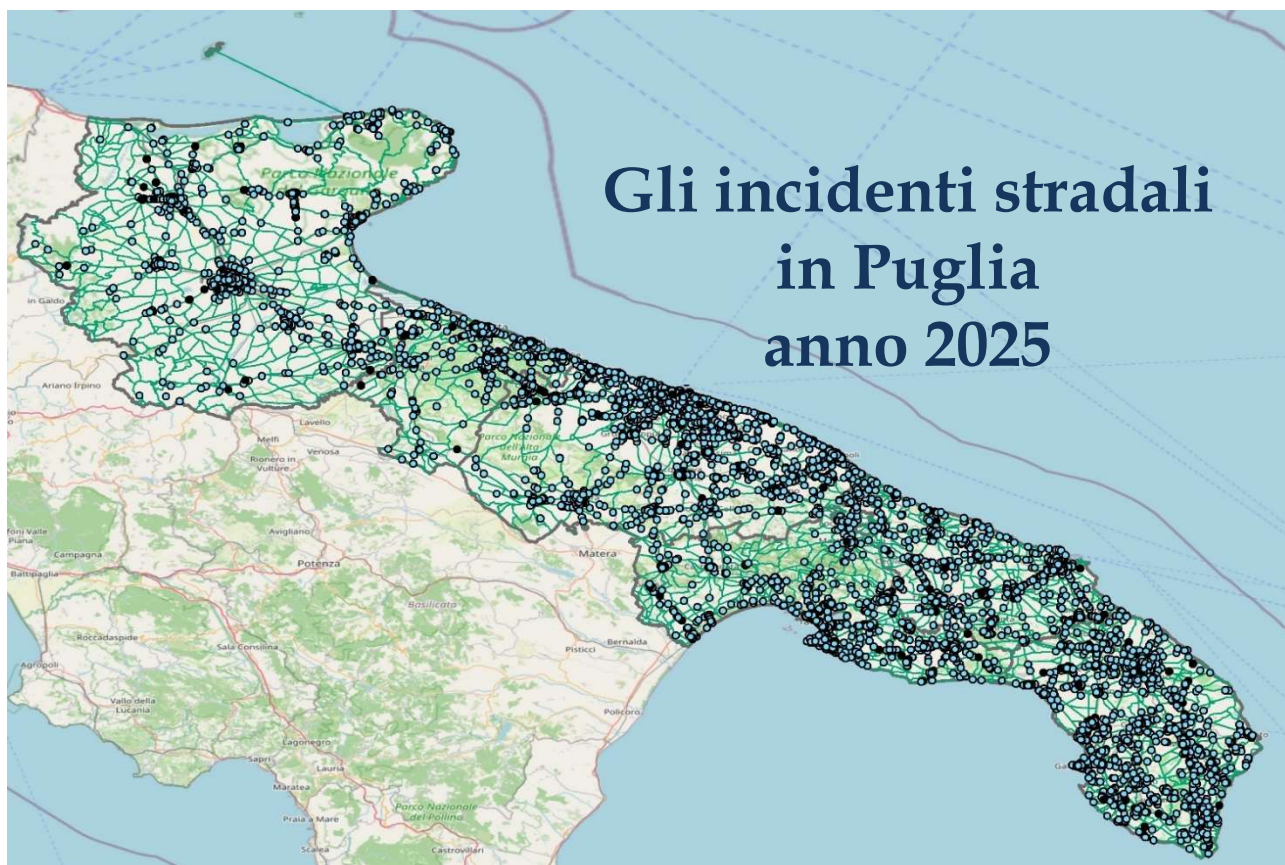




L'Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio, in virtù del Protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti alla rilevazione statistica dell'incidentalità stradale, sottoscritto da ISTAT, Ministero dell'Interno (Servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, UPI e ANCI, ha aderito, per il quadriennio 2020–2024, prorogato fino a gennaio 2027, alla gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT ed è deputata alla raccolta delle relative informazioni.

Dopo le opportune operazioni di verifica e controllo, il Centro regionale di monitoraggio per la sicurezza stradale trasmette i dati all'ISTAT, che, a sua volta, applica ulteriori procedure automatiche di controllo e correzione, secondo criteri deterministici e probabilistici, per eliminare eventuali contraddizioni o carenze. **Per tali ragioni, i dati sono da intendersi provvisori e potrebbero differire di qualche unità da quelli che saranno pubblicati ufficialmente dall'ISTAT.**

Il rapporto è a cura di Pierpaolo Bonerba, Responsabile del Centro regionale di monitoraggio per la sicurezza stradale – Agenzia regionale strategica per lo sviluppo ecosostenibile del territorio.

<http://asset.regione.puglia.it>

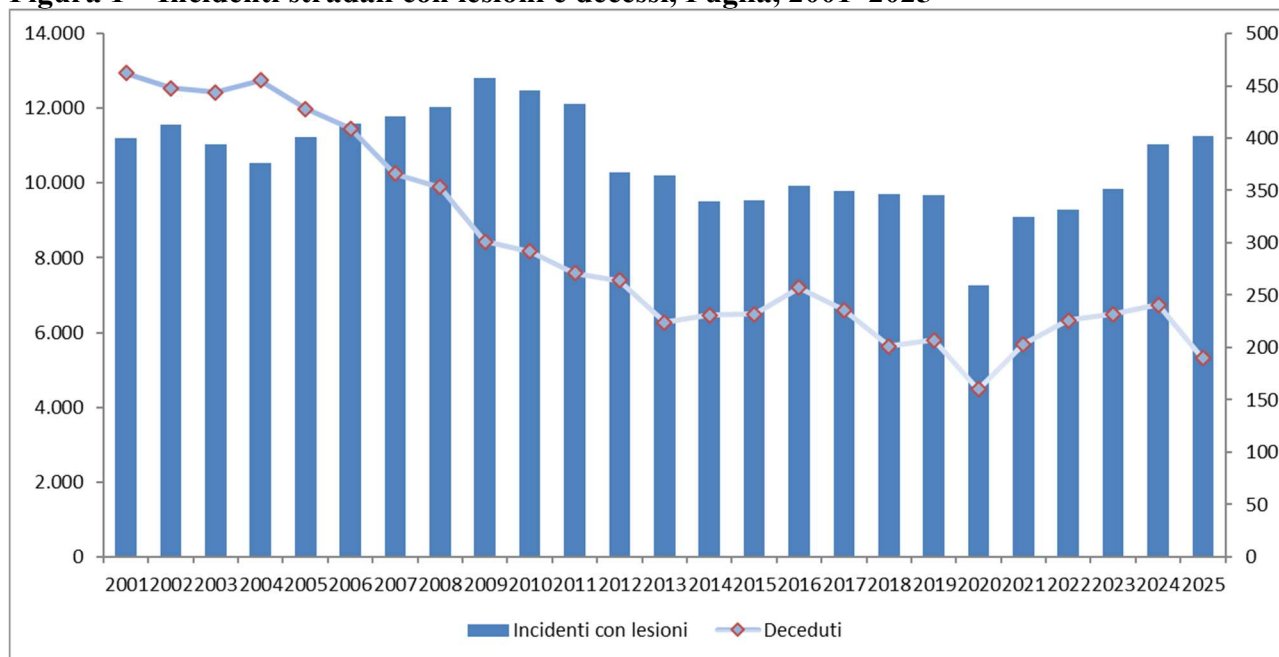
Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.
Elevata Qualificazione Sicurezza Stradale
Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale
ASSET – Regione Puglia

1. L'incidentalità stradale in Puglia

Nel 2025 sono stati trasmessi ad ASSET 11.249 incidenti stradali con lesioni a persone, di cui 177 mortali; tra questi, 9 hanno avuto esito plurimortale. Il bilancio complessivo è stato di 190 vittime — 144 conducenti, 29 passeggeri e 17 pedoni — e 17.217 feriti.

Su base mensile, si sono verificati mediamente 937 incidenti, dato lievemente superiore ai 919 registrati nel 2024 e sensibilmente più elevato rispetto a tutti gli altri anni del periodo di osservazione 2012–2023. Ogni mese si sono contati, in media, circa 16 decessi e 1.435 feriti. L'indice di mortalità, calcolato come rapporto percentuale tra il numero dei morti e quello degli incidenti con lesioni, si è attestato all'1,7%, valore nettamente inferiore rispetto al 2,2% del 2024 e al 2,4% registrato sia nel 2023 sia nel 2022. Tale diminuzione è riconducibile alla contemporanea riduzione del numero delle vittime e all'aumento del numero complessivo degli incidenti.

Figura 1 – Incidenti stradali con lesioni e decessi, Puglia, 2001–2025



Il confronto tra il 2025 e il 2024 evidenzia un andamento differenziato dei principali indicatori dell'incidentalità stradale in Puglia. A fronte di un lieve incremento del numero complessivo degli incidenti con lesioni, passati da 11.026 a 11.249 (+2,0%), si registra una significativa riduzione degli eventi più gravi. Gli incidenti mortali diminuiscono infatti da 221 nel 2024 a 177 nel 2025, con una contrazione del 19,9%. Ancora più marcata è la riduzione del numero delle vittime, scese da 241 a 190, pari a un calo del 21,2%. Nel 2025, pur registrandosi un ulteriore aumento della sinistrosità, si osserva quindi una netta inversione di tendenza sotto il profilo della mortalità.

<http://asset.regione.puglia.it>

Tale andamento indica che, rispetto al 2024, gli incidenti sono stati complessivamente più numerosi, ma mediamente meno gravi. La riduzione degli incidenti mortali e delle vittime determina, di conseguenza, un sensibile miglioramento dell'indice di mortalità, che passa dal 2,2% del 2024 all'1,7% del 2025.

Tabella 1 – Incidenti stradali, morti e feriti, Puglia, 2018–2025

	Valori assoluti								Variazione 2025–2024 (%)
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Incidenti con lesioni	9.693	9.679	7.265	9.086	9.286	9.843	11.026	11.249	2,0
Di cui mortali	167	182	145	191	201	206	221	177	-19,9
Morti	201	207	160	203	226	232	241	190	-21,2
Feriti	16.149	16.167	11.408	14.021	14.256	14.918	17.013	17.217	1,2

1.1 Attività degli organi rilevatori

Nel 2025 la maggior parte degli incidenti stradali con lesioni è stata rilevata dalla Polizia Locale, che ha trasmesso 8.343 sinistri, pari al 74,2% del totale regionale. A tali eventi sono riconducibili 86 vittime, corrispondenti al 45,3% dei decessi complessivi, e 12.254 feriti, pari al 71,2% del totale.

I Carabinieri hanno rilevato 2.317 incidenti, il 20,6% del totale, nei quali si sono registrati 73 morti e 3.906 feriti. La Polizia Stradale ha rilevato 575 incidenti, pari al 5,1% del totale regionale, ai quali sono associati 31 decessi, ossia il 16,3% delle vittime, e 1.025 feriti. infine la Polizia Provinciale ha rilevato 14 incidenti, con 32 feriti e nessun decesso. Nel complesso, la distribuzione per organo rilevatore riflette le differenti caratteristiche della viabilità presidiata. La Polizia Locale interviene soprattutto nei centri abitati, dove si concentra la maggior parte degli incidenti, ma la mortalità risulta proporzionalmente più contenuta. Carabinieri e Polizia Stradale, invece, pur rilevando complessivamente poco più di un quarto dei sinistri, registrano oltre la metà delle vittime, a conferma della maggiore pericolosità degli incidenti che avvengono sulle strade extraurbane.

Figura 2 – Incidenti con lesioni per organo rilevatore, Puglia, 2025 (valori percentuali)



<http://asset.regione.puglia.it>

Il confronto con il 2024 evidenzia dinamiche differenziate tra i diversi organi rilevatori. La Polizia Locale si conferma il principale soggetto impegnato nella rilevazione degli incidenti: i sinistri di sua competenza passano da 8.075 nel 2024 a 8.343 nel 2025, con un incremento del 3,3%, mentre i feriti aumentano da 11.870 a 12.254 (+3,2%). Cresce lievemente anche il numero delle vittime, da 82 a 86 (+4,9%). La quota degli incidenti rilevati dalla Polizia Locale sul totale regionale sale così dal 73,2% al 74,2%, confermando la forte concentrazione della sinistrosità nei centri abitati. Per i Carabinieri il numero degli incidenti rimane sostanzialmente stabile, passando da 2.302 a 2.317 (+0,7%), mentre i feriti diminuiscono lievemente, da 3.941 a 3.906 (-0,9%). Il dato più significativo riguarda tuttavia i decessi, **che scendono da 129 nel 2024 a 73 nel 2025**, con una riduzione **del 43,4%**. La quota delle vittime riconducibili agli incidenti rilevati dall'Arma passa pertanto dal 53,5% al 38,4% del totale regionale. Tale diminuzione costituisce il principale fattore alla base del complessivo calo della mortalità stradale registrato in Puglia nel 2025.

La Polizia Stradale registra, invece, una diminuzione sia degli incidenti rilevati, passati da 643 a 575 (-10,6%), sia dei feriti, scesi da 1.194 a 1.025 (-14,2%). Il numero dei decessi resta pressoché invariato, passando da 30 a 31 (+3,3%). Di conseguenza, pur in presenza di un minor numero di sinistri, cresce il peso relativo delle vittime, dal 12,4% del 2024 al 16,3% del 2025, indicando una maggiore gravità media degli eventi rilevati sulla rete stradale di competenza. In sintesi, tra il 2024 e il 2025 si osserva un aumento della sinistrosità complessiva, accompagnato però da una netta riduzione degli esiti mortali. Tale andamento è determinato soprattutto dal forte calo dei decessi negli incidenti rilevati dai Carabinieri, che compensa l'incremento registrato negli eventi rilevati dalla Polizia Locale e la sostanziale stabilità della mortalità associata agli incidenti di competenza della Polizia Stradale.

Tabella 2 – Incidenti con lesioni, morti e feriti per organo rilevatore, Puglia, 2024 e 2025

Forza dell'ordine	Puglia 2025						Puglia 2024					
	Incidenti		Morti		Feriti		Incidenti		Morti		Feriti	
	V.a	%	V.a	%	V.a	%	V.a	%	V.a	%	V.a	%
Polizia Locale	8.343	74,2	86	45,3	12.254	71,2	8.075	73,2	82	34,0	11.870	69,8
Carabinieri	2.317	20,6	73	38,4	3.906	22,7	2.302	20,9	129	53,5	3.941	23,2
Polizia Stradale	575	5,1	31	16,3	1.025	6,0	643	5,8	30	12,4	1.194	7,0
Polizia Provinciale	14	0,1	0	0,0	32	0,1	6	0,1	0	0,0	8	0,0
Puglia	11.249	100,0	190	100,0	17.217	100,0	11.026	100,0	241	100,0	17.013	100,0

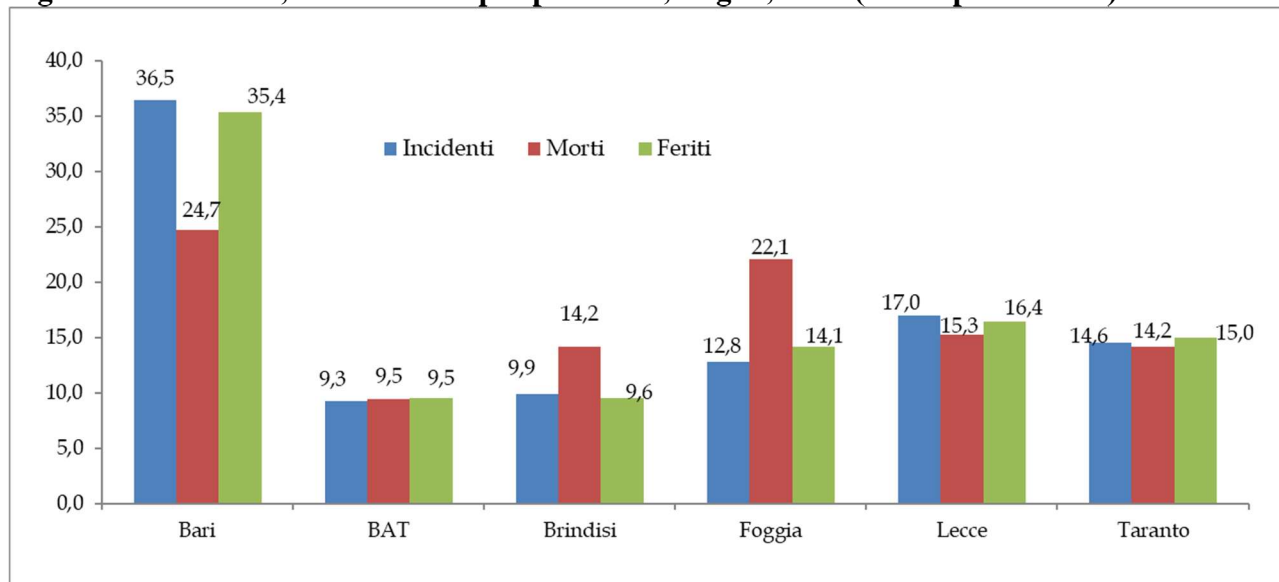
1.2 Distribuzione territoriale dell'incidentalità stradale

La distribuzione provinciale dell'incidentalità stradale nel 2025 evidenzia una marcata concentrazione degli eventi nella Città metropolitana di Bari, dove sono stati rilevati 4.107 incidenti con lesioni, pari al 36,5% del totale regionale, e 6.093 feriti, corrispondenti al 35,4%. Con 47 vittime, il territorio barese concentra inoltre il 24,7% dei decessi regionali.

<http://asset.regione.puglia.it>

La provincia di Lecce occupa la seconda posizione per numero di incidenti, con 1.909 eventi, pari al 17,0% del totale, seguita da Taranto, con 1.637 incidenti (14,6%), e da Foggia, con 1.441 sinistri (12,8%). Brindisi e BAT presentano quote più contenute, rispettivamente pari al 9,9% e al 9,3% (Figura 3).

Figura 3 – Incidenti, morti e feriti per provincia, Puglia, 2025 (valori percentuali)



La distribuzione della mortalità presenta, tuttavia, una configurazione differente rispetto a quella degli incidenti. Dopo Bari, la provincia di Foggia registra il numero più elevato di vittime, con 42 decessi, pari al 22,1% del totale regionale. La provincia presenta pertanto una significativa sovra rappresentazione della componente mortale e il più elevato indice di mortalità tra i territori pugliesi, pari a 2,9 morti ogni 100 incidenti.

Analoga, sebbene meno accentuata, è la situazione di Brindisi, che concentra il 14,2% dei decessi regionali con un indice di mortalità pari a 2,4. Il confronto con il 2024 mostra un incremento degli incidenti con lesioni in quattro province su sei. La crescita più consistente si registra a Brindisi, dove gli eventi passano da 1.062 a 1.111 (+4,6%), seguita da Foggia, da 1.384 a 1.441 (+4,1%), Bari, da 3.969 a 4.107 (+3,5%), e BAT, da 1.023 a 1.044 (+2,1%). Il numero degli incidenti rimane sostanzialmente stabile a Lecce, con una lieve diminuzione da 1.911 a 1.909 (-0,1%), mentre Taranto registra una contrazione del 2,4%, passando da 1.677 a 1.637 eventi. L'andamento dei feriti risulta prevalentemente coerente con quello degli incidenti. L'incremento più elevato si rileva a Foggia, dove i feriti passano da 2.323 a 2.434 (+4,8%), seguita da Brindisi, da 1.593 a 1.650 (+3,6%), e Bari, da 5.930 a 6.093 (+2,7%). A Lecce l'aumento è più contenuto, da 2.802 a 2.826 (+0,9%).

Nella BAT, nonostante la crescita degli incidenti, i feriti diminuiscono da 1.697 a 1.635 (-3,7%); una riduzione si registra anche a Taranto, dove scendono da 2.668 a 2.579 (-3,3%). Il dato maggiormente significativo riguarda la mortalità, che diminuisce in cinque province e rimane invariata nella BAT. La riduzione percentuale più marcata si registra a Taranto, dove i decessi passano da 43 a 27 (-37,2%), seguita da Lecce, da 43 a 29 (-32,6%), Foggia, da 54 a 42 (-22,2%), Bari, da 53 a 47 (-11,3%), e Brindisi, da 30 a 27 (-10,0%).

<http://asset.regione.puglia.it>

La diminuzione dei decessi determina un miglioramento dell'indice di mortalità in tutti i territori. Nel 2025 il valore più elevato si registra a Foggia, con 2,9 morti ogni 100 incidenti, in diminuzione rispetto al 3,9 del 2024. Segue Brindisi, con un indice pari a 2,4, rispetto al 2,8 dell'anno precedente. A Taranto l'indicatore scende dal 2,6 all'1,6, a Lecce dal 2,3 all'1,5 e a Bari dall'1,3 all'1,1. Nella BAT, pur in presenza di un numero invariato di vittime (18), l'aumento degli incidenti determina una lieve riduzione dell'indice, dall'1,8 all'1,7.

Tabella 3 – Incidenti, morti e feriti per provincia, Puglia, 2024 e 2025

Provincia	Puglia 2025			Puglia 2024			Variazione 2025-2024		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	%	%	%
Bari	4.107	47	6.093	3.969	53	5.930	3,5	-11,3	2,7
BAT	1.044	18	1.635	1.023	18	1.697	2,1	0,0	-3,7
Brindisi	1.111	27	1.650	1.062	30	1.593	4,6	-10,0	3,6
Foggia	1.441	42	2.434	1.384	54	2.323	4,1	-22,2	4,8
Lecce	1.909	29	2.826	1.911	43	2.802	-0,1	-32,6	0,9
Taranto	1.637	27	2.579	1.677	43	2.668	-2,4	-37,2	-3,3
Puglia	11.249	190	17.217	11.026	241	17.013	2,0	-21,2	1,2

In definitiva, la Città metropolitana di Bari continua a concentrare oltre un terzo della sinistrosità complessiva, mentre Foggia e Brindisi presentano i livelli più elevati di indice di mortalità. Le province di Taranto, Lecce e Foggia forniscono, invece, il contributo più consistente alla riduzione della mortalità osservata nel 2025 (Tabella 3).

1.3 La componente temporale

L'analisi della distribuzione mensile evidenzia una marcata stagionalità dell'incidentalità stradale. Nel 2025 il numero degli incidenti cresce progressivamente dai mesi invernali fino all'estate, raggiungendo il valore massimo a luglio, con 1.259 sinistri, pari all'11,2% del totale annuale. Nello stesso mese si registra anche il numero più elevato di feriti, 1.946, corrispondenti all'11,3% del totale regionale.

I livelli minimi di incidentalità si osservano invece a gennaio e febbraio, entrambi con 672 incidenti, pari al 6,0% del totale. A partire da marzo si registra una crescita continua - con un leggero calo ad agosto ed un incremento a settembre - per poi ridursi nei mesi autunnali e risalire nel mese di dicembre. Nel complesso, il quadrimestre giugno-settembre concentra 4.448 incidenti, pari al 39,5% del totale annuo, e 6.790 feriti, corrispondenti al 39,4%. La maggiore concentrazione degli eventi nel periodo estivo appare coerente con l'aumento della mobilità, degli spostamenti turistici e della presenza di veicoli sulle principali direttrici regionali.

<http://asset.regione.puglia.it>

L'andamento mensile dei decessi risulta invece meno regolare e non coincide sempre con i mesi caratterizzati dalla maggiore incidentalità. Il valore più elevato si registra ad agosto, con 25 vittime, pari al 13,1% del totale annuo. Seguono aprile, con 22 decessi, e maggio e settembre, entrambi con 21. Valori elevati si rilevano anche a gennaio, con 19 vittime, e a dicembre, con 18. I livelli minimi si osservano a marzo, con 6 decessi e a ottobre con 8.

Tabella 4 – Incidenti stradali, decessi e feriti per mese, Puglia, 2025

MESE	Puglia 2025									
	Incidenti		Decessi		Feriti		Indice di mortalità	Media giornaliera		
	V.a	%	V.a	%	V.a	%		Incidenti	deceduti	feriti
Gennaio	672	6,0	19	10,0	1.060	6,2	2,8	22	0,6	34
Febbraio	672	6,0	10	5,3	1.057	6,1	1,5	24	0,4	38
Marzo	796	7,1	6	3,2	1.208	7,0	0,8	26	0,2	39
Aprile	945	8,4	22	11,6	1.463	8,5	2,3	32	0,7	49
Maggio	972	8,6	21	11,1	1.502	8,7	2,2	31	0,7	48
Giugno	1.107	9,8	14	7,3	1.688	9,8	1,3	37	0,5	56
Luglio	1.259	11,2	14	7,3	1.946	11,3	1,1	41	0,5	63
Agosto	1.019	9,1	25	13,1	1.575	9,1	2,5	33	0,8	51
Settembre	1.063	9,4	21	11,1	1.581	9,2	2,0	35	0,7	53
Ottobre	933	8,3	8	4,2	1.426	8,3	0,9	30	0,3	46
Novembre	867	7,7	12	6,3	1.292	7,5	1,4	29	0,4	43
Dicembre	944	8,4	18	9,5	1.419	8,2	1,9	30	0,6	46
TOTALE	11.249	100,0	190	100,0	17.217	100,0	1,7	31	0,5	47

La distribuzione dei feriti segue sostanzialmente quella degli incidenti. Dopo il minimo registrato nei primi mesi dell'anno, il numero delle persone lese cresce progressivamente, raggiungendo i valori più elevati a giugno, luglio e settembre. Il massimo giornaliero si osserva a luglio, con una media di 63 feriti al giorno, seguito da giugno con 56 e settembre con 53.

La diversa dinamica tra frequenza degli incidenti e mortalità emerge con particolare evidenza dall'indice di mortalità. Il valore più alto si registra a gennaio, con 2,8 morti ogni 100 incidenti, seguito da agosto, con 2,5, e da aprile, con 2,3. Valori superiori alla media regionale dell'1,7 si osservano anche a maggio, settembre e dicembre. Gli indici più bassi si rilevano invece a marzo, pari a 0,8, e a ottobre, pari a 0,9.

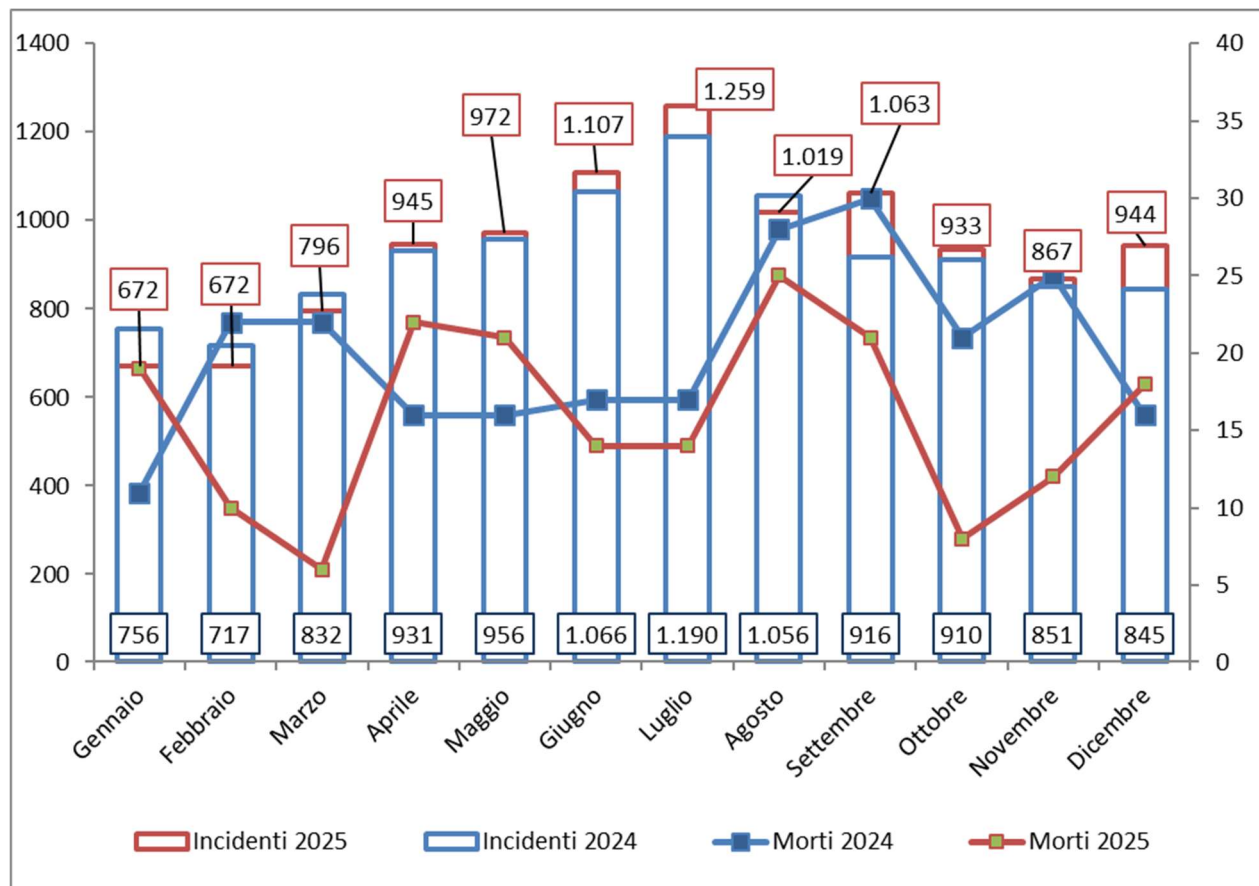
Luglio rappresenta un caso significativo: pur essendo il mese con il maggior numero di incidenti e feriti, presenta 14 decessi e un indice di mortalità pari a 1,1, inferiore alla media regionale. Agosto, al contrario, registra un numero più contenuto di incidenti rispetto a luglio, ma il massimo annuale dei decessi e un indice di mortalità pari a 2,5. Ciò conferma che la numerosità dei sinistri non è necessariamente associata a una maggiore letalità degli eventi.

In termini di frequenza giornaliera, nel 2025 si sono verificati mediamente 31 incidenti e 47 feriti al giorno, mentre il numero medio giornaliero dei decessi è pari a 0,5. La massima pressione giornaliera si

<http://asset.regione.puglia.it>

registra a luglio, con 41 incidenti e 63 feriti, mentre agosto presenta la media giornaliera più elevata di vittime, pari a 0,8.

Figura 4 – Incidenti stradali e decessi per mese, Puglia, 2024 e 2025 (valori assoluti)



Il confronto con il 2024 evidenzia una diversa distribuzione temporale degli incidenti nel corso dell'anno. Nel primo trimestre del 2025 il numero dei sinistri risulta sistematicamente inferiore rispetto all'anno precedente: a gennaio si passa da 756 a 672 incidenti, con una diminuzione dell'11,1%; a febbraio da 717 a 672 (-6,3%); a marzo da 832 a 796 (-4,3%). Nel complesso, nei primi tre mesi dell'anno si registrano 165 incidenti in meno rispetto allo stesso periodo del 2024 (Figura 4).

A partire da aprile l'andamento cambia segno. Gli incidenti aumentano dell'1,5% ad aprile, dell'1,7% a maggio, del 3,8% a giugno e del 5,8% a luglio. Ad agosto si osserva una nuova flessione, con 1.019 incidenti rispetto ai 1.056 del 2024 (-3,5%). La crescita più consistente si registra a settembre, quando gli incidenti passano da 916 a 1.063, con un incremento di 147 unità, pari al 16,0%. Seguono dicembre, con 99 incidenti in più (+11,7%), e luglio, con un aumento di 69 eventi (+5,8%). Incrementi più contenuti si rilevano a ottobre (+2,5%) e novembre (+1,9%). Nel complesso, il 2025 presenta valori inferiori al 2024 nei mesi di gennaio, febbraio, marzo e agosto, mentre negli altri otto mesi si osserva un aumento. La crescita annuale di 223

incidenti è quindi soprattutto riconducibile agli incrementi registrati a settembre e dicembre, che compensano ampiamente la contrazione del primo trimestre.

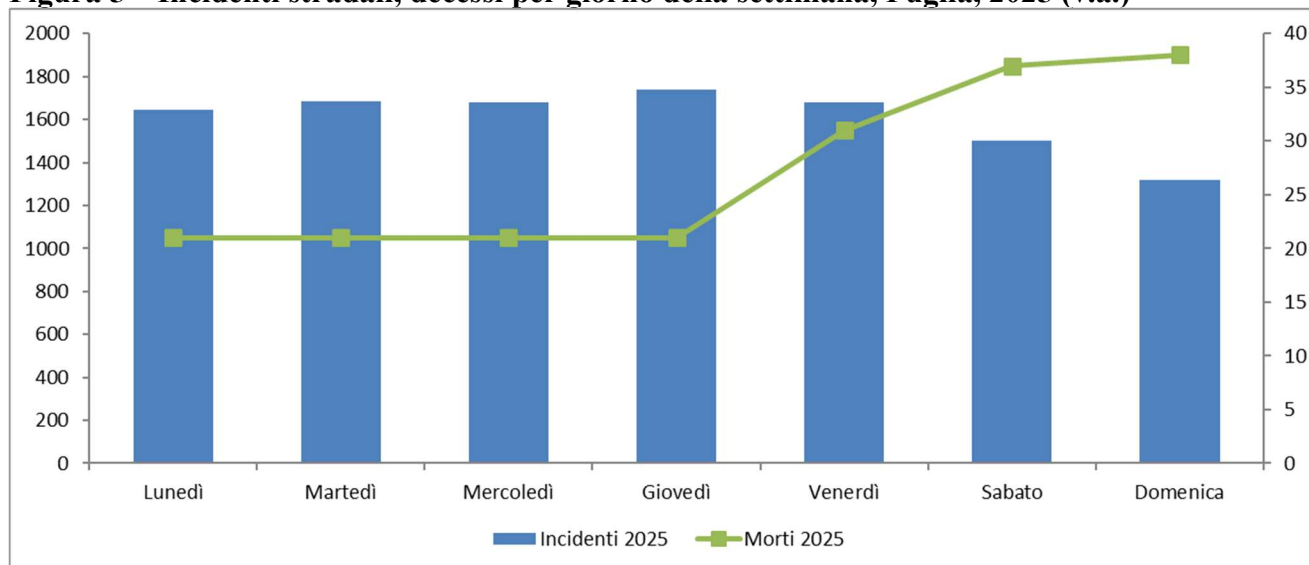
Il grafico mostra inoltre che la dinamica mensile della mortalità è più irregolare rispetto a quella degli incidenti. Nel 2025 i picchi si concentrano ad aprile, maggio, agosto e settembre, mentre nel 2024 l'andamento appare maggiormente sostenuto nei mesi estivi e autunnali. La riduzione complessiva delle vittime, pari al 21,2%, non si distribuisce pertanto in modo uniforme nel corso dell'anno, ma deriva dall'alternanza di mesi con diminuzioni rilevanti e mesi nei quali i decessi risultano stabili o in aumento. In sintesi, nel 2025 l'incidentalità si concentra soprattutto nel periodo compreso tra giugno e settembre, mentre la mortalità presenta una distribuzione più discontinua, con valori elevati anche in mesi caratterizzati da una minore numerosità di sinistri.

1.4 I giorni della settimana

Nel 2025 la distribuzione degli incidenti stradali per giorno della settimana evidenzia una maggiore concentrazione degli eventi nei giorni feriali. Il valore più elevato si registra il giovedì, con 1.741 incidenti, seguito dal martedì con 1.685, dal mercoledì con 1.681 e dal venerdì con 1.680. Il numero dei sinistri diminuisce nel fine settimana, attestandosi a 1.501 il sabato e raggiungendo il valore minimo la domenica, con 1.317 eventi. Anche la distribuzione dei feriti segue, nel complesso, quella degli incidenti. Il numero più elevato si rileva il giovedì, con 2.587 persone ferite, seguito dal martedì con 2.529, dal venerdì con 2.504 e dal lunedì con 2.498. I valori più contenuti si osservano il sabato, con 2.339 feriti, e la domenica, con 2.294.

La distribuzione dei decessi presenta invece un andamento differente. Dal lunedì al giovedì si registrano 21 vittime per ciascun giorno, mentre la mortalità aumenta in prossimità del fine settimana: 31 decessi il venerdì, 37 il sabato e 38 la domenica. Quest'ultima, pur essendo la giornata con il minor numero di incidenti, presenta il numero più elevato di vittime. Tale scostamento emerge chiaramente dall'indice di mortalità. Nei giorni compresi tra lunedì e giovedì l'indicatore si mantiene tra 1,2 e 1,3 morti ogni 100 incidenti; sale all'1,8 il venerdì, al 2,5 il sabato e raggiunge il valore massimo la domenica, con 2,9 morti ogni 100 incidenti. La mortalità relativa risulta quindi sensibilmente più elevata nelle giornate del fine settimana rispetto alla media regionale, pari a 1,7. Nel complesso, il sabato e la domenica concentrano 2.818 incidenti, pari al 25,1% del totale annuale, ma 75 decessi, corrispondenti al 39,5% delle vittime. La sola domenica rappresenta l'11,7% degli incidenti e il 20,0% dei morti. Tale distribuzione conferma che alla minore frequenza degli eventi nel fine settimana si associa una maggiore gravità degli esiti. Le ragioni di tale andamento possono essere ricondotte alle differenti caratteristiche della mobilità nei giorni festivi e prefestivi, caratterizzati da una maggiore incidenza degli spostamenti extraurbani, ricreativi, serali e notturni, da percorrenze mediamente più lunghe e dal probabile utilizzo di velocità più elevate.

<http://asset.regione.puglia.it>

Figura 5 – Incidenti stradali, decessi per giorno della settimana, Puglia, 2025 (v.a.)

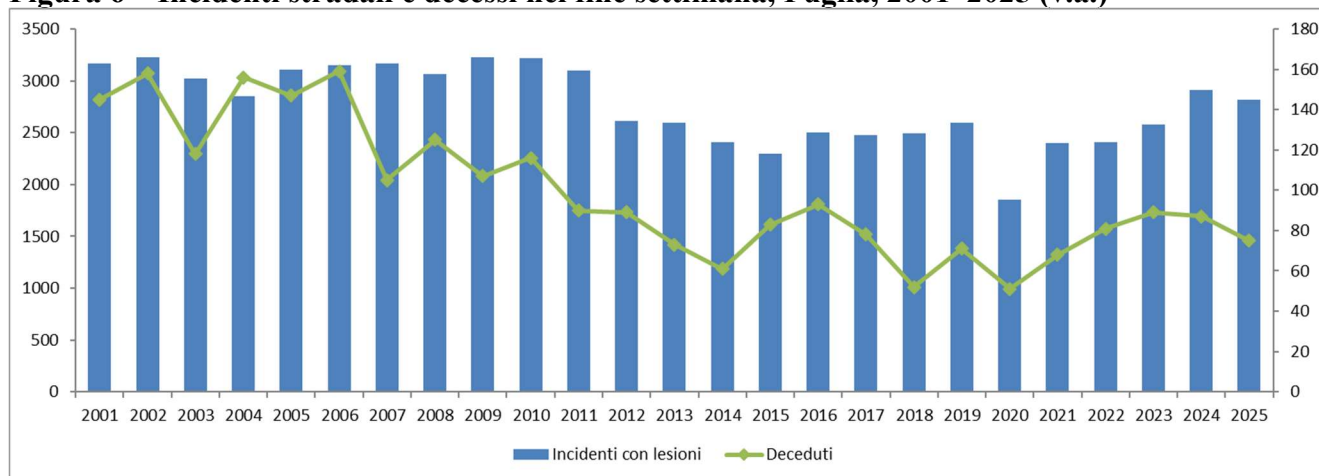
Il confronto con il 2024 mostra una crescita degli incidenti concentrata soprattutto nei giorni centrali della settimana. L'incremento più consistente si registra il giovedì, con il passaggio da 1.589 a 1.741 incidenti (+9,6%), seguito dal martedì, da 1.572 a 1.685 (+7,2%), e dal mercoledì, da 1.574 a 1.681 (+6,8%).

Diminuzioni si osservano invece il sabato, con 76 incidenti in meno (-4,8%), il lunedì (-1,7%), il venerdì (-1,5%) e la domenica (-1,4%). L'aumento complessivo della sinistrosità registrato nel 2025 è pertanto determinato prevalentemente dalle variazioni positive del martedì, mercoledì e giovedì. L'andamento dei feriti risulta sostanzialmente coerente con quello degli incidenti.

Gli incrementi più elevati si rilevano il martedì, con 207 feriti in più (+8,9%), il giovedì, con 200 in più (+8,4%), e il mercoledì, con un aumento di 102 unità (+4,3%). Le riduzioni maggiori riguardano il sabato, con 135 feriti in meno (-5,5%), il venerdì (-3,0%), la domenica (-2,8%) e il lunedì (-1,1%).

La mortalità diminuisce in sei giorni su sette. Il calo più consistente si registra il lunedì, quando i decessi passano da 39 a 21, con 18 vittime in meno (-46,2%). Seguono il martedì, da 29 a 21 (-27,6%), la domenica, da 50 a 38 (-24,0%), il venerdì, da 37 a 31 (-16,2%), il mercoledì, da 25 a 21 (-16,0%), e il giovedì, da 24 a 21 (-12,5%). Il sabato è l'unico giorno nel quale il numero dei morti rimane invariato, pari a 37.

La riduzione dei decessi determina un generale miglioramento dell'indice di mortalità. Il lunedì l'indicatore passa da 2,3 morti ogni 100 incidenti nel 2024 a 1,3 nel 2025; il martedì da 1,8 a 1,2; il mercoledì da 1,6 a 1,2; il giovedì da 1,5 a 1,2; il venerdì da 2,2 a 1,8 e la domenica da 3,7 a 2,9. Il sabato, invece, a fronte di un numero invariato di vittime e di una riduzione degli incidenti, l'indice aumenta dal 2,3 al 2,5.

Figura 6 – Incidenti stradali e decessi nel fine settimana, Puglia, 2001–2025 (v.a.)

Nel 2025, nelle giornate di sabato e domenica, si sono verificati complessivamente 2.818 incidenti, nei quali hanno perso la vita 75 persone e ne sono rimaste ferite 4.633. Rispetto al 2024, gli incidenti diminuiscono di 95 unità (-3,3%), mentre i feriti si riducono del 4,1%. Più consistente è il calo dei decessi, che scendono da 87 a 75, con una diminuzione del 13,8%. Nonostante il miglioramento rispetto all'anno precedente, il fine settimana continua a presentare una mortalità relativa elevata. L'indice di mortalità del sabato e della domenica, considerati congiuntamente, è pari a 2,7 morti ogni 100 incidenti, quasi il doppio del valore rilevato nei giorni dal lunedì al venerdì, pari a circa 1,4.

Il grafico della serie storica mostra che l'incidentalità del fine settimana, dopo i livelli elevati registrati nei primi anni Duemila, ha seguito una tendenza complessivamente decrescente, particolarmente evidente a partire dal 2011. Il minimo del 2020 risente delle limitazioni alla mobilità connesse all'emergenza sanitaria; negli anni successivi si osserva una progressiva ripresa, culminata nel 2024, seguita da una nuova diminuzione nel 2025. Anche il numero dei decessi nel fine settimana presenta, nel lungo periodo, una tendenza generalmente decrescente, sebbene caratterizzata da oscillazioni annuali più marcate rispetto a quelle degli incidenti. Il valore del 2025 risulta inferiore a quello del 2024 e si colloca su livelli sensibilmente più bassi rispetto alla prima parte della serie storica. Permane tuttavia una maggiore gravità degli eventi del sabato e della domenica, che conferma il fine settimana come ambito prioritario per le attività di prevenzione, vigilanza e contrasto dei comportamenti di guida a rischio.

1.5 Le ore della giornata

La distribuzione dell'incidentalità per fascia oraria evidenzia una maggiore concentrazione degli eventi nelle ore diurne e nel tardo pomeriggio. La fascia 12:00-15:00 presenta la quota più elevata di incidenti, pari al 20,8% del totale, seguita dalla fascia 18:00-21:00, con il 20,1%. Valori rilevanti si osservano anche tra le 9:00 e le 12:00, quando si verifica il 17,4% dei sinistri, e tra le 15:00 e le 18:00, con il 16,5%.

<http://asset.regione.puglia.it>

Complessivamente, nell'intervallo compreso tra le 9:00 e le 21:00 si concentra il 74,8% degli incidenti e il 72,6% dei feriti. Tale distribuzione riflette la maggiore intensità degli spostamenti nelle fasce centrali della giornata, connessi alla mobilità lavorativa, scolastica, commerciale e ricreativa.

La distribuzione dei feriti segue sostanzialmente quella degli incidenti. La quota più elevata si registra tra le 18:00 e le 21:00, con il 20,5% del totale, seguita dalla fascia 12:00-15:00, con il 20,0%, e da quella 15:00-18:00, con il 16,6%. La fascia 9:00-12:00, pur concentrando il 17,4% degli incidenti, registra una quota di feriti più contenuta, pari al 15,5%.

La distribuzione dei decessi presenta invece una configurazione differente. Il valore più elevato si osserva tra le 12:00 e le 15:00, fascia nella quale si concentra il 20,0% delle vittime, seguita dall'intervallo 21:00-24:00, con il 18,4%, e dalla fascia 18:00-21:00, con il 16,3%. Particolarmente significativo è il dato relativo alle ore comprese tra le 3:00 e le 6:00: in questa fascia si verifica soltanto il 2,4% degli incidenti, ma si concentra l'8,9% dei decessi.

Tabella 5 – Incidenti stradali, decessi, feriti e indice di mortalità per fascia oraria, Puglia, 2025 (%)

Fascia Oraria	Incidenti	Decessi	Feriti	Indice di mortalità
0-3	4,0	3,2	4,9	1,3
3-6	2,4	8,9	2,8	6,2
6-9	6,3	8,9	6,3	2,4
9-12	17,4	11,1	15,5	1,1
12-15	20,8	20,0	20,0	1,6
15-18	16,5	13,2	16,6	1,3
18-21	20,1	16,3	20,5	1,4
21-24	12,3	18,4	13,3	2,5
n.d.	0,1	0,0	0,1	0,0
Totale	100,0	100,0	100,0	1,7

La relazione tra frequenza degli incidenti e gravità degli esiti emerge con maggiore chiarezza attraverso l'indice di mortalità, espresso come numero di morti ogni 100 incidenti con lesioni. Il valore massimo si registra nella fascia 3:00-6:00, con 6,2 morti ogni 100 incidenti, quasi quattro volte la media regionale, pari a 1,7. Si tratta della fascia con il minor numero di sinistri, ma con la più elevata letalità relativa.

Valori superiori alla media regionale si osservano anche tra le 21:00 e le 24:00, con un indice di mortalità pari a 2,5, e tra le 6:00 e le 9:00, con un valore di 2,4. Nelle ore notturne e del primo mattino, pertanto, a una minore frequenza degli incidenti corrisponde una maggiore probabilità che l'evento produca conseguenze mortali. Tra le 12:00 e le 15:00, pur registrandosi la maggiore quota di incidenti e di vittime, l'indice di mortalità è pari a 1,6, leggermente inferiore alla media regionale. Ciò indica che l'elevato numero di decessi osservato in questa fascia è legato soprattutto alla maggiore numerosità complessiva degli eventi, più che a una loro specifica maggiore letalità.

<http://asset.regione.puglia.it>

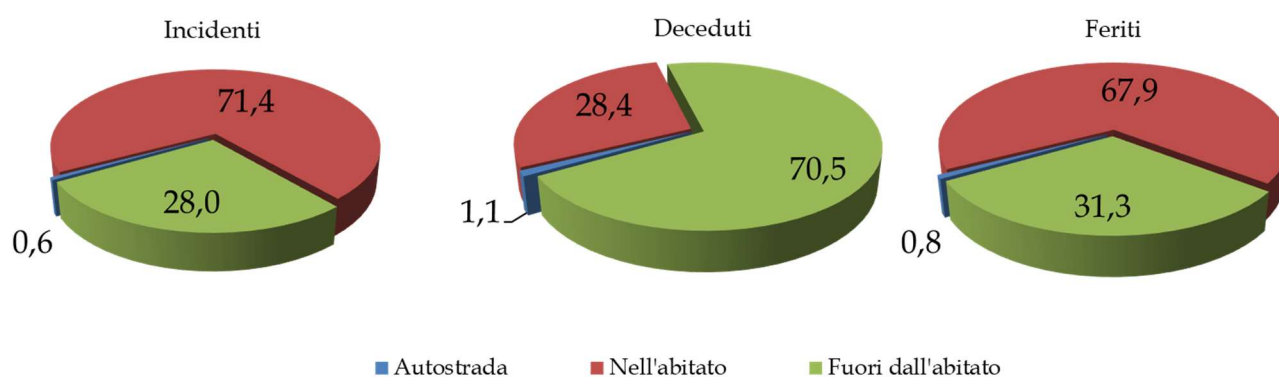
Gli indici più contenuti si rilevano tra le 9:00 e le 12:00, con 1,1 morti ogni 100 incidenti, e nelle fasce 0:00-3:00 e 15:00-18:00, entrambe con un valore pari a 1,3. Tra le 18:00 e le 21:00, nonostante l'elevata concentrazione di incidenti e feriti, l'indice si attesta a 1,4.

Considerando congiuntamente le fasce comprese tra le 21:00 e le 6:00, nelle ore serali e notturne si concentra il 18,7% degli incidenti, ma il 30,5% dei decessi. Lo scostamento tra le due quote conferma la maggiore gravità degli eventi che avvengono durante la notte, soprattutto tra le 3:00 e le 6:00. Tale andamento può essere associato a diversi fattori: velocità mediamente più elevate in presenza di minori volumi di traffico, ridotta visibilità, stanchezza e tempi di reazione più lunghi. Nel complesso, l'analisi oraria evidenzia due differenti profili di rischio: nelle ore centrali della giornata si concentra la maggior parte degli incidenti, per effetto della maggiore esposizione al traffico; nelle ore notturne, invece, il numero degli eventi è più contenuto, ma la loro letalità risulta sensibilmente più elevata.

2. La localizzazione degli incidenti

L'analisi della localizzazione evidenzia una netta differenza tra la distribuzione degli incidenti e quella dei decessi, sia con riferimento all'ambito stradale sia rispetto alla conformazione del tratto viario. Per quanto riguarda l'ambito di accadimento, nel 2025 il 71,4% degli incidenti si verifica nei centri abitati, mentre il 28,0% avviene fuori dall'abitato; residuale è la quota degli eventi autostradali, pari allo 0,6%. La distribuzione dei feriti presenta una configurazione analoga: il 67,9% delle persone lese è coinvolto in incidenti avvenuti nei centri abitati, il 31,3% fuori dall'abitato e lo 0,8% in autostrada.

Figura 7 – Incidenti stradali, decessi e feriti per ambito stradale, Puglia, 2025



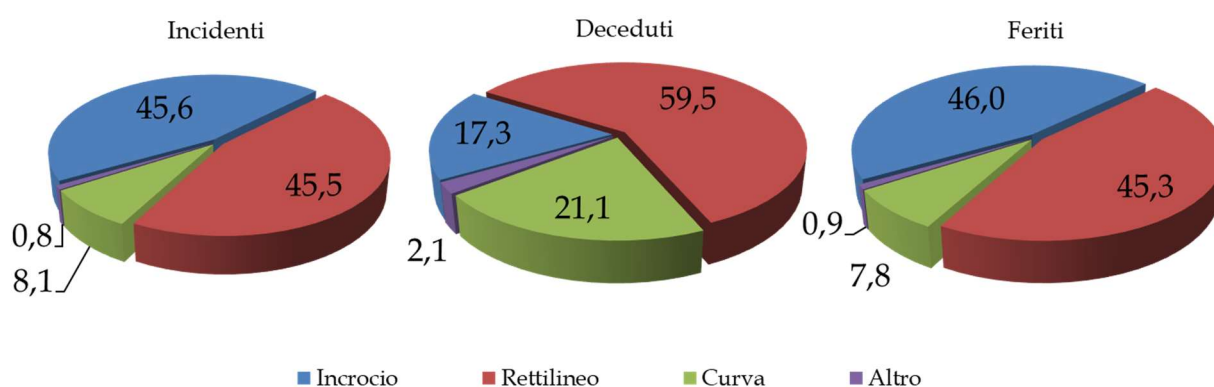
La distribuzione dei decessi risulta invece profondamente diversa. Il 70,5% delle vittime si registra fuori dai centri abitati, nonostante in tale ambito avvenga poco più di un quarto degli incidenti. Nei centri abitati si concentra il 28,4% dei morti, mentre la quota riferita alle autostrade è pari all'1,1%. Lo scostamento tra il peso degli incidenti e quello dei decessi mette in evidenza la maggiore letalità degli eventi che si verificano sulla viabilità extraurbana. Fuori dall'abitato, infatti, la quota dei morti è oltre due volte e mezzo quella degli incidenti. Per maggiori informazioni, visitate il sito <http://asset.regione.puglia.it>

incidenti, mentre nei centri abitati si osserva la situazione opposta: a fronte del 71,4% dei sinistri si registra il 28,4% delle vittime. Tale andamento è coerente con le differenti condizioni di circolazione, in particolare con velocità di percorrenza generalmente più elevate, maggiore intensità degli impatti e tempi di intervento potenzialmente più lunghi sulle strade extraurbane.

Anche l'analisi per caratteristica del tratto stradale mostra differenze significative. Gli incidenti si distribuiscono quasi equamente tra incroci, che rappresentano il 45,6% del totale, e rettilinei, con il 45,5%.

Quote più contenute si registrano nelle curve, pari all'8,1%, e nelle altre configurazioni stradali, pari allo 0,8%. La distribuzione dei feriti segue sostanzialmente quella degli incidenti: il 46,0% delle persone lese si registra agli incroci e il 45,3% sui rettilinei; il 7,8% è associato alle curve e lo 0,9% alle altre localizzazioni.

Figura 8 – Incidenti stradali, decessi e feriti per caratteristica della strada, Puglia, 2025



La mortalità presenta tuttavia una composizione differente. I rettilinei concentrano il 59,5% dei decessi, pur rappresentando il 45,5% degli incidenti. Anche i sinistri in curva mostrano una significativa sovra rappresentazione della componente mortale: vi si verifica l'8,1% degli incidenti, ma il 21,1% delle vittime. Al contrario, gli incroci, pur concentrando il 45,6% dei sinistri, registrano soltanto il 17,3% dei decessi. Le altre configurazioni rappresentano il 2,1% delle vittime. Il confronto tra le quote indica pertanto che gli incidenti avvenuti sui rettilinei e, soprattutto, nelle curve presentano una maggiore gravità relativa rispetto a quelli verificatisi agli incroci. Nei tratti rettilinei le maggiori velocità di percorrenza possono determinare conseguenze più severe in caso di collisione, mentre nelle curve assumono particolare rilievo la perdita di controllo del veicolo, l'uscita di strada, l'invasione della corsia opposta e la ridotta visibilità. Nel complesso, i grafici evidenziano due distinti profili territoriali dell'incidentalità: nei centri abitati e agli incroci si concentra la maggiore frequenza degli eventi, mentre fuori dall'abitato, sui rettilinei e nelle curve si registra una più elevata incidenza degli esiti mortali.

2.1 Gli incidenti stradali sulle strade statali

Nel 2025 sulle strade statali pugliesi sono stati rilevati complessivamente 1.196 incidenti con lesioni (di cui 40 incidenti mortali e 2 plurimortali), nei quali hanno perso la vita 42 persone e ne sono rimaste ferite 2.176. Rispetto al 2024 si osserva una lieve riduzione sia degli incidenti (-1,0%) e dei feriti (-2,5%); decisamente più consistente è il calo dei decessi, scesi da 68 a 42 con una riduzione del 38,2%.

La città metropolitana di Bari concentra il numero più elevato di incidenti sulle strade statali: 419 eventi, pari al 35,0% del totale regionale, con 9 morti e 749 feriti. Rispetto al 2024 gli incidenti diminuiscono del 3,7%, i feriti del 7,1% e i decessi del 25,0%. Le province di Foggia e Taranto si collocano al secondo posto per numero di incidenti, entrambe con 205 sinistri, pari al 17,1% del totale regionale. Le due province presentano tuttavia profili differenti: a Foggia gli incidenti aumentano del 10,2% e i feriti dell'8,0%, mentre i decessi scendono da 16 a 12 (-25,0%); a Taranto gli incidenti aumentano da 195 a 205 (+5,1%) e i feriti da 342 a 351 (+2,6%), mentre i morti diminuiscono da 22 a 6, con una contrazione del 72,7%, la più marcata osservata a livello provinciale. Nella provincia di Lecce sono stati rilevati 159 incidenti, con 6 morti e 311 feriti. Rispetto al 2024 gli incidenti diminuiscono del 2,5%, mentre i feriti aumentano del 5,4%; il numero dei decessi rimane invariato. Nella BAT si registrano 108 incidenti, 6 vittime e 209 feriti. Tutti gli indicatori risultano in diminuzione: -4,4% per gli incidenti, -14,3% per i morti e -3,7% per i feriti. La provincia di Brindisi presenta il numero più contenuto di eventi, con 100 incidenti, 3 morti e 176 feriti. Rispetto al 2024 si registrano riduzioni significative per tutti gli indicatori: -13,8% per gli incidenti, -40,0% per i decessi e -20,0% per i feriti. Nel complesso, la riduzione regionale della mortalità è determinata soprattutto dall'andamento della provincia di Taranto, alla quale si aggiungono i cali registrati a Bari, Foggia, Brindisi e BAT. Lecce è l'unica provincia nella quale il numero dei decessi sulle strade statali rimane invariato.

Tabella 6 – Incidenti stradali, morti e feriti sulle strade statali per provincia, Puglia, 2024 e 2025

Provincia	Puglia 2025			Puglia 2024			Variazione 2025-2024		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	%	%	%
Bari	419	9	749	435	12	806	-3,7	-25,0	-7,1
BAT	108	6	209	113	7	217	-4,4	-14,3	-3,7
Brindisi	100	3	176	116	5	220	-13,8	-40,0	-20,0
Foggia	205	12	380	186	16	352	10,2	-25,0	8,0
Lecce	159	6	311	163	6	295	-2,5	0,0	5,4
Taranto	205	6	351	195	22	342	5,1	-72,7	2,6
Puglia	1.196	42	2.176	1.208	68	2.232	-1,0	-38,2	-2,5

Nella città metropolitana di Bari la SS 16 rappresenta di gran lunga l'arteria statale con la maggiore concentrazione di incidentalità: vi si registrano 264 incidenti (di cui 5 mortali), 5 morti e 472 feriti. Essa concentra circa il 63% degli incidenti sulle strade statali della Città metropolitana e oltre la metà dei decessi; seguono la SS 96, con 63 incidenti e 112 feriti, senza vittime, la SS 172, con 44 incidenti (di cui 4 mortali), 4 morti e 75 feriti, e la SS 100, con 43 incidenti e 78 feriti, senza decessi.

Nella provincia di Foggia il numero più elevato di incidenti si registra sulla SS 16, con 60 sinistri (di cui 5 mortali), 5 morti e 103 feriti. Seguono la SS 673, con 42 incidenti (di cui 4 mortali), 4 morti e 76 feriti, e la SS 89, con 39 incidenti e 85 feriti, senza decessi. La SS 16 e la SS 673 concentrano congiuntamente 102 incidenti e 9 delle 12 vittime complessivamente registrate sulle strade statali della provincia. La SS 272 registra 24 incidenti, un morto e 45 feriti, mentre sulla SS 17 si contano 11 eventi e 18 feriti, senza vittime. Sebbene caratterizzate da una ridotta numerosità, anche la SS 655 e la SS 693 presentano un decesso ciascuna.

Nella BAT la SS 16 concentra la maggior parte dell'incidentalità statale, con 70 incidenti (di cui due mortali), 2 morti e 136 feriti, pari a circa due terzi dei sinistri provinciali sulla rete statale. La SS 93 registra 20 incidenti (di cui 3 mortali), 4 morti e 40 feriti. Sulla SS 170 si registrano 14 incidenti e 23 feriti, senza decessi.

In provincia di Brindisi la strada statale con il maggior numero di incidenti è la SS 7, con 33 eventi e 55 feriti, senza decessi. Seguono la SS 613, con 23 incidenti, un morto e 46 feriti, e la SS 379, con 21 incidenti, un morto e 39 feriti. Sulla SS 16 si registrano 11 incidenti e 20 feriti, senza vittime, mentre la SS 172 presenta 11 incidenti, un morto e 15 feriti. Nella provincia di Lecce la maggiore concentrazione di incidentalità si registra sulla SS 275, con 38 incidenti, 2 morti e 73 feriti. Segue la SS 16, con 35 incidenti e 73 feriti, senza vittime. La SS 101 registra 23 incidenti, un morto e 51 feriti, mentre sulla SS 694 si contano 22 incidenti e 42 feriti, senza decessi. Particolarmente rilevante è il dato della SS 274, sulla quale si verificano 17 incidenti (di cui 3 mortali), 3 morti e 28 feriti. Sulla SS 613 e sulla SS 7 si registrano rispettivamente 12 e 10 incidenti, senza vittime.

Nella provincia di Taranto la SS 7 concentra nettamente la maggior parte degli eventi, con 135 incidenti (di cui 4 incidenti mortali), 5 morti e 232 feriti. Tale arteria rappresenta circa il 66% degli incidenti, il 66,1% dei feriti e oltre l'83% delle vittime registrate sulle strade statali della provincia di Taranto. Segue la SS 172, con 31 incidenti, un morto e 40 feriti. Sulla SS 106 si rilevano 29 incidenti e 55 feriti, senza decessi, mentre la SS 100 registra 10 incidenti e 24 feriti.

L'analisi delle singole arterie evidenzia che la numerosità degli incidenti e la loro gravità non sempre coincidono. La SS 16 rappresenta l'asse con il maggior numero di eventi nelle province di Bari, Foggia e BAT, mentre nel Brindisino prevale la SS 7, nel Leccese la SS 275 e nel Tarantino la SS 7. Sotto il profilo della mortalità relativa emergono, in particolare, la SS 93 nella BAT, la SS 274 nel Leccese, la SS 673 e la SS 16 nel Foggiano e la SS 172 nella Città metropolitana di Bari e nella provincia di Brindisi. I relativi valori devono essere letti tenendo conto della diversa numerosità degli incidenti, ma consentono di individuare le arterie sulle quali gli eventi hanno prodotto conseguenze mediamente più gravi. Nel complesso, il 2025 restituisce un quadro positivo sotto il profilo della mortalità, con una riduzione del 38,2% rispetto al 2024.

Tabella 7 – Autostrade, strade statali e provinciali più incidentate per provincia, Puglia, 2025

Città metropolitana di Bari - Anno 2025				Provincia di BAT - Anno 2025				Provincia di Brindisi - Anno 2025			
Autostrada	incidenti	morti	feriti	Autostrada	incidenti	morti	feriti	Strada Provinciale	incidenti	morti	feriti
A14	19	0	34	A14	9	1	20	001	29	1	48
R00	8	0	12	Strada Provinciale	incidenti	morti	feriti	026	19	2	30
Strada Provinciale	incidenti	morti	feriti	002	28	0	53	016	17	0	30
231	47	4	76	013	19	3	29	051	9	1	11
236	33	1	62	004	11	2	20	028	9	1	23
237	32	1	58	006	9	0	15	022	7	0	12
240	23	0	34	012	9	0	14	090	7	1	7
238	21	1	36	034	5	1	9	079	7	0	13
094	15	0	24	003	5	0	6	003	6	0	7
112	15	1	27	009	4	0	6	043	6	0	7
235	14	0	25	001	4	0	4	020	6	2	8
101	13	0	14	Strada Statale	incidenti	morti	feriti	009	5	0	8
156	13	0	17	016	70	2	136	092	5	0	7
084	12	0	26	093	20	4	40	004	5	0	7
218	11	0	21	170	14	0	23	035	5	0	12
151	11	0	22	NSA 113	3	0	8	041	5	0	9
027	10	0	21					029	5	0	6
113	10	2	9					Strada Statale	incidenti	morti	feriti
002	10	1	11					007	33	0	55
001	10	0	22					613	23	1	46
089	9	1	14					379	21	1	39
107	8	1	10					016	11	0	20
Strada Statale	incidenti	morti	feriti					172	11	1	15
016	264	5	472								
096	63	0	112								
172	44	4	75								
100	43	0	78								
099	4	0	11								

Provincia di Lecce - Anno 2025				Provincia di Foggia - Anno 2025				Provincia di Taranto - Anno 2025			
Strada Provinciale	incidenti	morti	feriti	Autostrada	incidenti	morti	feriti	Autostrada	incidenti	morti	feriti
362	23	0	32	A14	13	1	30	A14	2	0	3
358	14	1	22	A16	12	0	33	Strada Provinciale	incidenti	morti	feriti
363	14	0	24	Strada Provinciale	incidenti	morti	feriti	101	21	0	34
004	11	0	18	030	13	1	27	048	17	0	28
366	11	1	19	075	13	3	26	580	13	2	23
081	11	0	18	109	13	1	21	086	12	0	24
017	10	1	13	110	11	0	22	003	12	0	24
361	10	0	20	077	10	1	22	122	11	1	16
119	9	0	18	095	10	1	17	100	10	0	15
007	8	0	13	053	10	0	26	129	9	0	18
048	7	0	13	080	9	0	20	099	8	0	9
028	7	0	11	045	9	2	16	136	7	0	14
114	7	0	14	038	8	1	16	581	6	0	8
364	7	0	10	041	8	0	18	013	6	0	6
018	6	0	8	081	7	0	13	038	5	0	10
021	6	0	14	143	7	0	17	073	5	0	8
360	5	1	5	052	7	0	9	049	4	0	4
Strada Statale	incidenti	morti	feriti	115	7	2	14	035	4	0	10
275	38	2	73	141	7	0	15	058	4	0	6
016	35	0	73	Strada Statale	incidenti	morti	feriti	104	4	0	6
101	23	1	51	016	60	5	103	113	4	1	4
694	22	0	42	673	42	4	76	007	4	0	9
274	17	3	28	089	39	0	85	110	3	4	2
613	12	0	26	272	24	1	45	Strada Statale	incidenti	morti	feriti
007	10	0	12	017	11	0	18	007	135	5	232
				090	9	0	21	172	31	1	40
				655	7	1	9	106	29	0	55
				693	6	1	8	100	10	0	24

<http://asset.regione.puglia.it>

Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.
 Elevata Qualificazione Sicurezza Stradale
 Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale
 ASSET – Regione Puglia

2.2 Gli incidenti stradali sulle strade provinciali

Nel 2025 sulle strade provinciali pugliesi sono stati rilevati complessivamente 2.048 incidenti con lesioni (di cui 75 mortali con 7 plurimortali), nei quali hanno perso la vita 86 persone e ne sono rimaste ferite 3.395. Rispetto al 2024, gli incidenti aumentano dell'11,9% ed i feriti dell'8,6%. In controtendenza rispetto alla frequenza degli eventi, i decessi registrano una riduzione del 22,5%.

La Città metropolitana di Bari concentra il numero più elevato di incidenti sulle strade provinciali, con 618 eventi, pari al 30,2% del totale regionale. Nei sinistri si registrano 20 morti e 997 feriti. Rispetto al 2024, il numero degli incidenti rimane sostanzialmente stabile (+0,5%), mentre i feriti diminuiscono (-3,9%) e i decessi passano da 23 a 20 (-13,0%).

La provincia di Lecce si colloca al secondo posto per numerosità, con 504 incidenti, 14 morti e 792 feriti. Gli incidenti aumentano del 9,6% e i feriti del 5,9%, mentre i decessi diminuiscono in misura significativa, passando da 26 a 14 (-46,2%). In provincia di Taranto si osserva la maggiore crescita dell'incidentalità: gli eventi passano da 200 a 275, con un incremento del 37,5% ed i feriti aumentano del 28,9%. I decessi diminuiscono invece da 14 a 11 (-21,4%). Nella provincia di Brindisi si registrano 273 incidenti, 17 morti e 422 feriti. Rispetto al 2024, gli incidenti aumentano del 24,1% e i feriti del 24,9%, mentre le vittime diminuiscono lievemente, da 18 a 17. In provincia di Foggia si rilevano 260 incidenti, 18 decessi e 518 feriti. Gli incidenti crescono del 14,0% e i feriti del 23,0%, mentre i morti diminuiscono da 24 a 18 (-25,0%). Nella BAT si registrano 118 incidenti, 6 vittime e 207 feriti. Rispetto al 2024, gli incidenti aumentano del 10,3%, il numero dei morti rimane invariato e i feriti diminuiscono dell'8,0%.

Tabella 8 – Incidenti stradali, morti e feriti sulle strade provinciali per provincia, Puglia, 2024 e 2025

Provincia	Puglia 2025			Puglia 2024			Variazione 2025-2024		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	%	%	%
Bari	618	20	997	615	23	1.038	0,5	-13,0	-3,9
BAT	118	6	207	107	6	225	10,3	0,0	-8,0
Brindisi	273	17	422	220	18	338	24,1	-5,6	24,9
Foggia	260	18	518	228	24	421	14,0	-25,0	23,0
Lecce	504	14	792	460	26	748	9,6	-46,2	5,9
Taranto	275	11	459	200	14	356	37,5	-21,4	28,9
Puglia	2.048	86	3.395	1.830	111	3.126	11,9	-22,5	8,6

Nel complesso, l'aumento regionale degli incidenti è particolarmente sostenuto a Taranto, Brindisi e Foggia. La riduzione dei decessi interessa invece cinque province su sei ed è trainata soprattutto da Lecce,

con 12 vittime in meno, Foggia, con 6 in meno, Bari e Taranto, con 3 in meno. Nella BAT il numero dei morti rimane invariato.

Nella città metropolitana di Bari la SP 231 è l'arteria provinciale con il maggior numero di incidenti, con 47 eventi (di cui 2 mortali), 4 morti e 76 feriti. Segue la SP 236, con 33 incidenti, un morto e 62 feriti, e la SP 237, con 32 incidenti, un morto e 58 feriti. Tra le altre arterie maggiormente interessate figurano la SP 240, con 23 incidenti e 34 feriti, e la SP 238, con 21 incidenti, un morto e 36 feriti. Infine, si segnala la SP 113, sulla quale si registrano 10 incidenti (di cui 2 mortali) e 2 morti.

Nella BAT la SP 2 – ovvero la prosecuzione della SP 231 della provincia di Bari - presenta il maggior numero di incidenti, con 28 eventi e 53 feriti, senza decessi. Seguono la SP 13, con 19 incidenti (di cui 2 mortali), 3 morti e 29 feriti, e la SP 4, con 11 incidenti (di cui 2 mortali), 2 morti e 20 feriti.

Nella provincia di Foggia, le strade provinciali con il maggior numero di incidenti sono la SP 30, la SP 75 e la SP 109, tutte con 13 eventi. La SP 75 registra due incidenti mortali con 3 morti, mentre la SP 30 e la SP 109 presentano un decesso ciascuna. Seguono la SP 110, con 11 incidenti e 22 feriti, e le SP 77, SP 95 e SP 53, con 10 eventi ciascuna. Tra le arterie con maggiori conseguenze mortali si distinguono inoltre la SP 45, con 9 incidenti (di cui 2 mortali) e 2 morti, e la SP 115, con 7 incidenti (di cui 2 mortali) e 2 vittime.

In provincia di Brindisi la SP 1 costituisce la strada provinciale con il maggior numero di incidenti, con 29 eventi, un morto e 48 feriti. Seguono la SP 26, con 19 incidenti (di cui un mortale), 2 morti e 30 feriti, e la SP 16, con 17 incidenti e 30 feriti, senza decessi. Tra le arterie con una maggiore incidenza di esiti mortali figura la SP 20, con 2 incidenti mortali e 2 vittime. Un decesso si registra anche sulle SP 51, SP 28 e SP 90. La distribuzione evidenzia quindi una mortalità diffusa su più arterie, anziché concentrata su un unico asse.

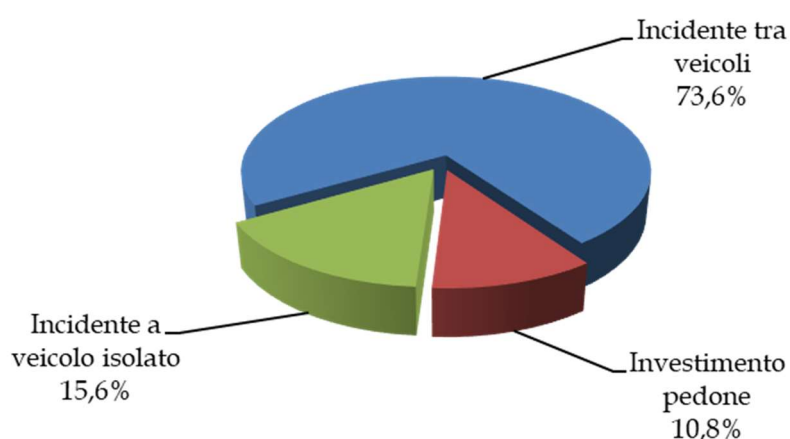
In provincia di Lecce la SP 362 è la strada provinciale con il maggior numero di incidenti, con 23 eventi e 32 feriti, senza decessi. Seguono la SP 358 e la SP 363, entrambe con 14 incidenti; sulla SP 358 si registra una vittima. Ulteriori decessi si osservano sulle SP 366, SP 17 e SP 360, tutte con una vittima. La SP 360 presenta 5 incidenti e un morto. Nel complesso, la SP 362 si distingue per la frequenza degli incidenti, mentre la mortalità risulta distribuita tra diverse arterie e non concentrata sulla strada con il maggior numero di sinistri.

Per la provincia di Taranto, la SP 101 registra il maggior numero di incidenti, con 21 eventi e 34 feriti, senza decessi. Seguono la SP 48, con 17 incidenti e 28 feriti, e la SP 580, con 13 incidenti (di cui 2 mortali), 2 morti e 23 feriti. Tra le ulteriori arterie maggiormente interessate figurano la SP 86 e la SP 3, entrambe con 12 incidenti e 24 feriti, e la SP 122, con 11 incidenti, un morto e 16 feriti. Infine, la SP 110, alla quale risultano attribuiti 3 incidenti di cui un incidente mortale che ha provocato 4 morti.

3. La natura dell'incidente

Nel 2025 la tipologia più frequente è rappresentata dagli incidenti tra veicoli in marcia, che costituiscono il 73,6% del totale. Seguono gli incidenti a veicolo isolato, pari al 15,6%, e gli investimenti di pedoni, che rappresentano il 10,8% degli eventi. La distribuzione conferma quindi la netta prevalenza delle collisioni tra veicoli, che interessano quasi tre incidenti su quattro. Gli eventi a veicolo isolato — comprendenti, ad esempio, fuoriuscite dalla carreggiata, urti contro ostacoli e ribaltamenti — costituiscono la seconda componente per numerosità. Gli incidenti tra veicolo e pedone, pur rappresentando una quota più contenuta, assumono particolare rilievo sotto il profilo della vulnerabilità delle persone coinvolte e della potenziale gravità delle conseguenze. Il confronto con l'anno precedente evidenzia andamenti differenti tra le tre tipologie: gli incidenti tra veicoli in marcia diminuiscono lievemente con una riduzione dello 0,7%. La loro incidenza sul totale scende dal 75,6% del 2024 al 73,6% del 2025, con una diminuzione di 2,0 punti percentuali. Gli incidenti tra veicolo e pedone aumentano del 4,8% e la relativa quota cresce dal 10,5% al 10,8%, con un incremento di 0,3 punti percentuali. Il dato segnala una crescita degli investimenti di pedoni, fenomeno che richiede particolare attenzione soprattutto nei centri abitati, in corrispondenza degli attraversamenti e nelle aree caratterizzate da una maggiore compresenza tra traffico veicolare e mobilità pedonale. Nel 2025, tuttavia, tale incremento ha interessato anche la viabilità extraurbana, dove si sono verificati alcuni episodi con dinamiche peculiari. In diversi casi, infatti, le persone investite si trovavano sulla carreggiata perché erano scese dal proprio veicolo per prestare soccorso in occasione di un incidente avvenuto pochi minuti prima; in altri, l'investimento è stato determinato dall'attraversamento improprio della strada o dalla presenza di pedoni in cammino sulla carreggiata, talvolta senza un'adeguata percezione del rischio. Queste circostanze assumono particolare rilevanza sulle strade extraurbane, dove le maggiori velocità di percorrenza, la ridotta visibilità e i minori margini per effettuare manovre evasive possono determinare conseguenze particolarmente gravi.

Figura 9 – Distribuzione degli incidenti stradali per natura del sinistro, Puglia, 2025 (valori %)



L'aumento più consistente riguarda gli incidenti a veicolo isolato con un incremento del 14,5%. La quota sul totale sale dal 13,9% al 15,6%, con una crescita di 1,7 punti percentuali.

<http://asset.regione.puglia.it>

Per quanto riguarda la mortalità, negli incidenti tra veicoli in marcia, i decessi passano da 135 nel 2024 a 112 nel 2025, con una diminuzione del 17,0%. Questa tipologia continua a concentrare la quota più elevata della mortalità complessiva: nel 2025 rappresenta il 58,9% dei decessi, rispetto al 56,0% dell'anno precedente.

L'investimento di pedone è l'unica tipologia per la quale si registra un aumento delle vittime. I morti passano infatti da 14 a 17, con 3 decessi in più e una variazione del +21,4%. La relativa incidenza sul totale della mortalità cresce dal 5,8% del 2024 all'8,9% del 2025. Il dato assume particolare rilievo poiché si accompagna anche all'aumento del numero degli incidenti tra veicolo e pedone, cresciuti del 4,8%.

La riduzione più consistente interessa gli incidenti a veicolo isolato, nei quali i decessi registrano un calo del 33,7%. La quota di mortalità associata a questa tipologia diminuisce dal 38,2% al 32,1%. Tale andamento risulta particolarmente significativo poiché, nello stesso periodo, il numero degli incidenti a veicolo isolato è aumentato del 14,5%. Tuttavia gli incidenti a veicolo isolato continuano a presentare la maggiore letalità, con 3,5 morti ogni 100 incidenti, valore nettamente superiore a quello delle altre tipologie. Il quadro evidenzia quindi un miglioramento della mortalità nelle tipologie tradizionalmente più letali, ma segnala una criticità crescente per gli utenti pedonali.

4. I conducenti e i veicoli

Nel 2025 i conducenti coinvolti nei sinistri stradali in Puglia sono stati oltre 20 mila: il 77,1% era di sesso maschile e il 22,9% di sesso femminile. Rispetto al 2024, i conducenti uomini aumentano del 2,8% e le conducenti donne dello 0,9%.

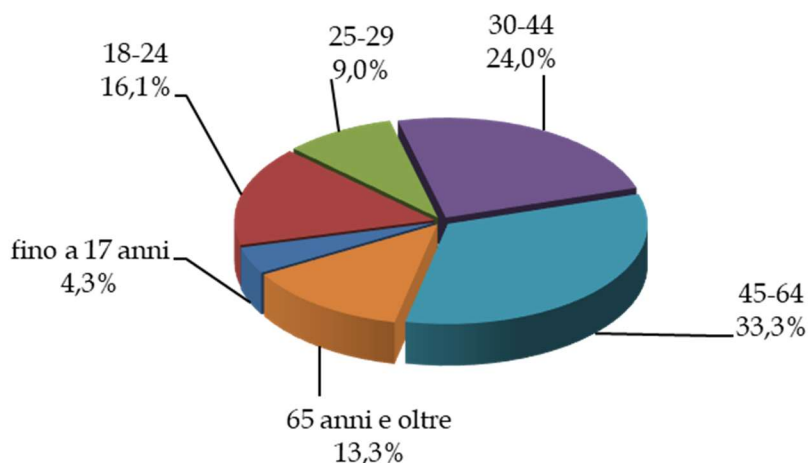
La distribuzione per età conferma la prevalenza delle fasce adulte. La classe 45-64 anni presenta il numero più elevato di conducenti coinvolti, pari al 33,3% del totale. Seguono i conducenti di età compresa tra 30 e 44 anni, pari al 24,0%, e i giovani tra 18 e 24 anni, pari al 16,1% del totale. I conducenti con almeno 65 anni sono al 13,3%, mentre la fascia 25-29 anni comprende il 9,0%. Più contenuta è la presenza dei conducenti tra 14 e 17 anni, il 4,3% del totale. Nel complesso, le fasce comprese tra 30 e 64 anni concentrano il 57,3% dei conducenti coinvolti (Figura 10).

Rispetto al 2024, il numero dei conducenti coinvolti aumenta in cinque classi di età su sei. L'incremento percentuale più elevato interessa i conducenti tra 14 e 17 anni, con una crescita del 12,2%. Tale variazione, pur riferita alla fascia numericamente meno consistente, merita attenzione per la vulnerabilità e la limitata esperienza di guida dei soggetti coinvolti, prevalentemente utilizzatori di ciclomotori, motocicli leggeri e mezzi di micromobilità. Un aumento significativo si osserva anche tra i giovani di 18-24 anni, che registrano un incremento del 6,2%, e nella fascia 25-29 anni del 4,4%. Complessivamente, i conducenti di età compresa tra 14 e 29 anni aumentano del 6,5%. Questa componente determina oltre i tre quarti dell'incremento complessivo registrato nel 2025. Più contenute sono le variazioni nella fascia 45-64 anni, che cresce dell'1,5% e tra gli ultrasessantacinquenni (+1,1%).

<http://asset.regione.puglia.it>

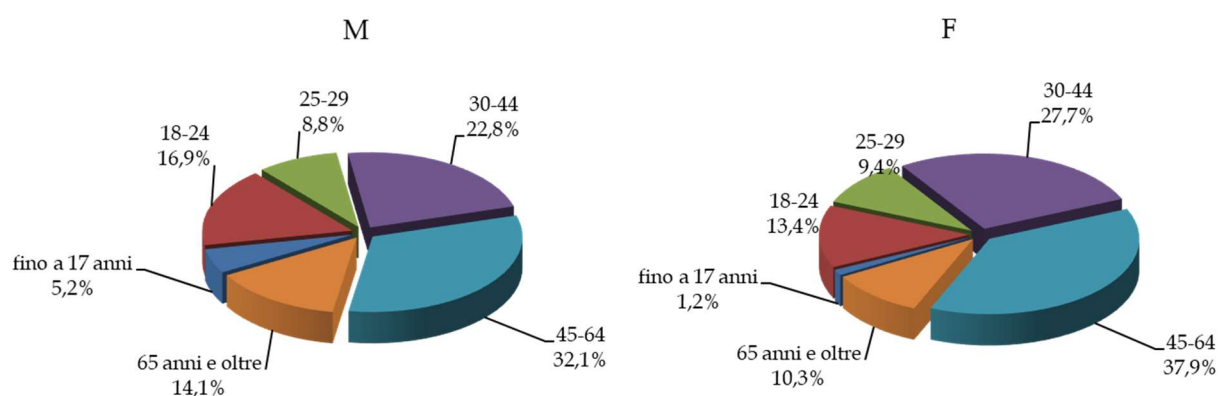
L'unica diminuzione riguarda la classe 30-44 anni, nella quale i conducenti coinvolti registrano una variazione del $-0,6\%$. Nel complesso, il confronto evidenzia che la crescita dei conducenti coinvolti nel 2025 è sostenuta principalmente dalle fasce di età inferiori ai 30 anni. Pur permanendo una maggiore numerosità assoluta tra i conducenti di età compresa tra 30 e 64 anni, l'aumento relativo dei minorenni e dei giovani adulti rappresenta l'elemento più rilevante dell'andamento annuale.

Figura 10 – Composizione per età dei conducenti coinvolti in incidenti stradali, Puglia, 2025 (valori percentuali)



Analizzando i conducenti per genere si osserva che la maggiore numerosità maschile è presente nella fascia 45-64 anni, seguita da quella 30-44 anni e dalla classe 18-24 anni. Anche tra le donne il valore più elevato riguarda la fascia 45-64 anni seguita dalle classi 30-44 anni e 18-24 anni (Figura 11).

Figura 11 – Composizione per età dei conducenti coinvolti in incidenti stradali, per sesso e fascia d'età, Puglia, 2025 (valori percentuali)



La prevalenza maschile è particolarmente accentuata tra i conducenti minorenni: nella fascia 14-17 anni gli uomini rappresentano il 93,3% dei soggetti coinvolti e le donne il 6,7%. Il divario rimane elevato anche

<http://asset.regione.puglia.it>

tra gli ultrasessantacinquenni, tra i quali la componente maschile raggiunge l'82,1%. La presenza femminile assume invece un peso relativamente maggiore nelle fasce centrali. Le donne rappresentano il 26,8% dei conducenti tra 30 e 44 anni, il 25,5% nella fascia 45-64 anni e il 24,3% tra 25 e 29 anni.

Rispetto all'anno precedente, i conducenti uomini aumentano del 2,8% e le conducenti donne dello 0,9%. Per gli uomini, l'aumento più marcato riguarda la fascia 14-17 anni (+12,1%), seguita dalla fascia 18-24 anni (+6,4%) e da quella 25-29 anni (+3,6%). Cresce anche la classe 45-64 anni (+2,9%), mentre risultano sostanzialmente stabili le fasce 30-44 anni (-0,3%) e 65 anni e oltre (-0,2%).

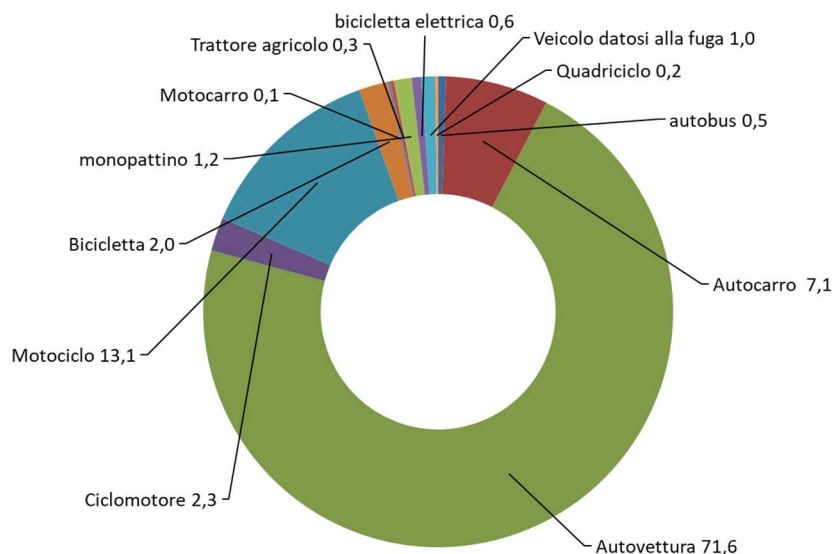
Tra le donne, l'incremento percentuale più consistente si osserva nella fascia 14-17 anni (+13,7%), seguita dalle ultrasessantacinquenni (+7,9%) e dalla fascia 25-29 anni (+7,0%). Aumentano anche le conducenti tra 18 e 24 anni (+5,0%) mentre diminuiscono quelle tra 30 e 44 anni (-1,4%) e tra 45 e 64 anni (-2,3%). La distribuzione di genere conserva quindi una struttura sostanzialmente stabile, caratterizzata da una forte prevalenza degli uomini, particolarmente pronunciata tra i minorenni e i conducenti anziani.

I veicoli coinvolti in incidenti stradali in Puglia nel 2025 sono stati circa 21 mila, con un incremento dello 0,8% rispetto all'anno precedente. Analizzando la data di immatricolazione, la classe più rappresentata è quella dei mezzi immatricolati tra il 2005 e il 2009, pari al 24,5% del totale. Seguono i veicoli immatricolati tra il 2020 e il 2025, con il 23,1%, quelli del periodo 2015–2019, con il 19,3%, e quelli immatricolati tra il 2010 e il 2014, con il 19,2%. I veicoli del periodo 2000–2004 rappresentano il 9,9%, mentre quelli immatricolati prima del 2000 incidono per il 4,0%. Rispetto al 2024, la quota dei mezzi immatricolati dal 2020 in poi aumenta di 7,4 punti percentuali. Diminuisce invece la quota dei veicoli immatricolati tra il 2000 e il 2004, che scende dal 14,8% al 9,9%, con una riduzione di 4,9 punti percentuali. Si riduce anche il peso dei veicoli immatricolati tra il 2005 e il 2009, dal 25,7% al 24,5%, e quello dei mezzi del periodo 2010–2014, dal 19,5% al 19,2%.

Sostanzialmente stabile risulta la quota dei veicoli immatricolati tra il 2015 e il 2019, che passa dal 20,0% al 19,3%, così come quella dei veicoli più anziani, antecedenti al 2000, che diminuisce dal 4,4% al 4,0%. Il 61,2% dei veicoli coinvolti era dotato di sistemi di sicurezza attivi e passivi con tecnologie risalenti, nel migliore dei casi, ad almeno dieci anni prima del sinistro. Il dato trova conferma anche nell'analisi dei veicoli coinvolti negli incidenti mortali: il 5,7% era stato immatricolato prima del 2000, il 57,6% tra il 2000 e il 2015, il 15,9% tra il 2016 e il 2020 e il 20,8% negli ultimi cinque anni. In definitiva, poco più di un terzo dei veicoli coinvolti in incidenti mortali presentava sistemi di sicurezza attivi e passivi tecnologicamente aggiornati, mentre i rimanenti erano caratterizzati da tecnologie meno recenti.

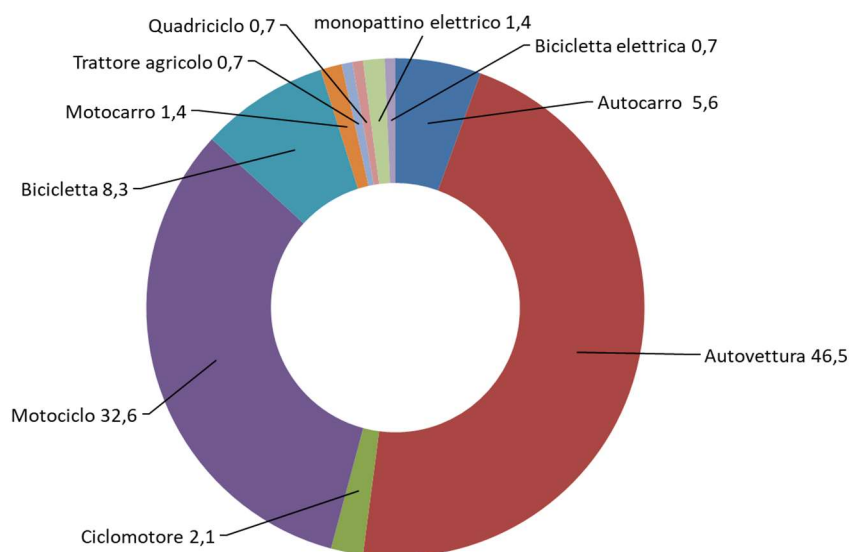
Analizzando la distribuzione per tipologia di veicolo, il 71,6% dei veicoli coinvolti in incidenti stradali era un'autovettura, il 13,1% un motociclo, il 7,1% un mezzo pesante, il 2,3% un ciclomotore, il 2,0% una bicicletta e l'1,2% di un monopattino elettrico; i veicoli datsi alla fuga rappresentano l'1,0% (Figura 12).

Figura 12 – Veicoli coinvolti in incidenti stradali per tipologia, Puglia, 2025 (valori percentuali)



Rispetto all'anno precedente diminuiscono i conducenti coinvolti alla guida di autovetture (-3,8%), monopattini (-13,8%) e trattori agricoli (-18,8%). Aumentano invece quelli alla guida di motocicli (+5,0%), ciclomotori (+3,3%), mezzi pesanti (+60,3%) e biciclette (+8,2%). Gli incidenti che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico nel 2025 sono stati 249 (289 nel 2024, 212 nel 2023 e 167 sia nel 2022 sia nel 2021), mentre quelli che hanno coinvolto almeno una bicicletta elettrica sono stati 131 (107 nel 2024, 87 nel 2023, 95 nel 2022 e 81 nel 2021).

Figura 13 – Conducenti deceduti in incidente stradale per veicolo condotto, Puglia, 2025 (valori %)



<http://asset.regione.puglia.it>

Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.
Elevata Qualificazione Sicurezza Stradale
Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale
ASSET – Regione Puglia

Nel 2025 gli incidenti stradali hanno provocato il decesso di 144 conducenti, con una diminuzione del 15,8% rispetto al 2024. Il 46,5% dei conducenti deceduti era alla guida di un'autovettura, il 32,6% di un motociclo, l'8,3% di una bicicletta, il 5,6% di un mezzo pesante, il 2,1% di un ciclomotore e l'1,4% di un monopattino elettrico (Figura 13). Rispetto all'anno precedente, il numero dei conducenti deceduti alla guida di autovetture diminuisce del 39,1% e quello dei conducenti di ciclomotori del 40,0%; aumentano invece i conducenti deceduti alla guida di motocicli (+20,5%) e biciclette (+20,0%). Si registrano due decessi tra i conducenti di monopattini elettrici (quattro nel 2024) e un decesso tra i conducenti di biciclette elettriche.

5. Gli incidenti mortali in Puglia

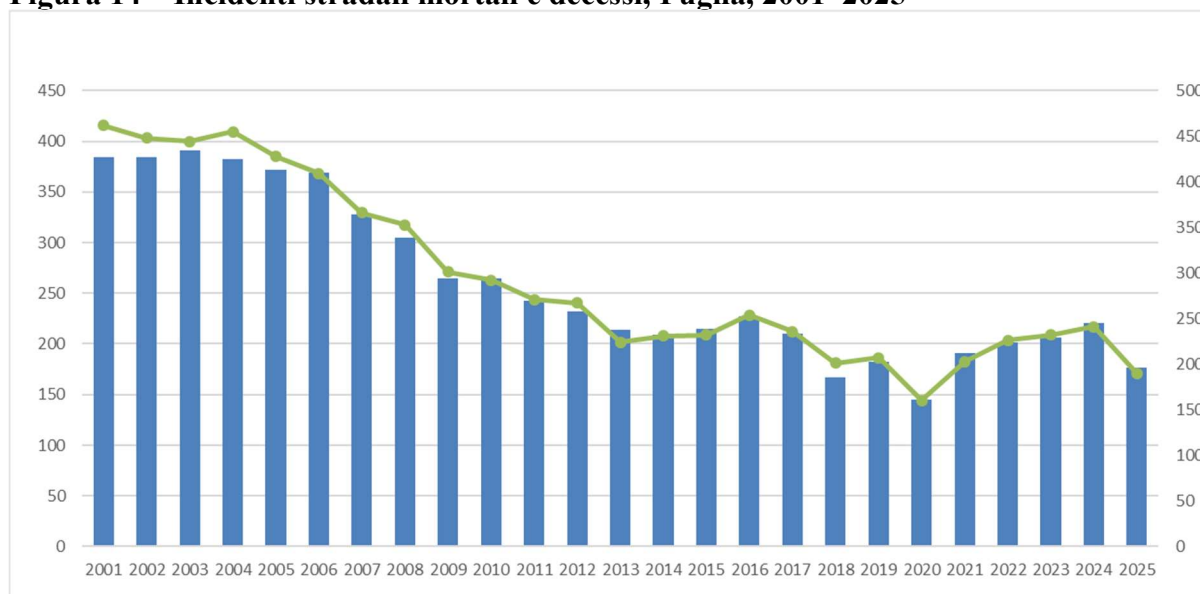
Dal 2001 al 2025 la Regione Puglia è stata teatro di 6.485 sinistri mortali che hanno provocato la perdita di 7.101 individui. Dai dati riportati nella Figura 14 emerge che, nel periodo compreso tra il 2001 e il 2025, l'andamento degli incidenti mortali e delle vittime registrati in Puglia presenta, nel lungo periodo, una tendenza complessivamente decrescente, pur caratterizzata da oscillazioni annuali e da temporanee inversioni di tendenza.

Tra il 2001 e il 2005 il numero degli incidenti mortali si mantiene prossimo alle 400 unità annue, mentre quello dei decessi risulta costantemente superiore, per la presenza di eventi plurimortali. A partire dal 2005-2006 prende avvio una fase di progressiva e consistente riduzione di entrambi gli indicatori. La contrazione prosegue fino ai primi anni del decennio successivo, verosimilmente favorita anche dal rafforzamento delle politiche di prevenzione e controllo introdotte nei primi anni Duemila, tra cui la diffusione dei dispositivi automatici per il rilevamento della velocità, avviata dal 2002, e l'introduzione della patente a punti nel 2003.

Tra il 2014 e il 2016 si osserva una temporanea ripresa del fenomeno, seguita da una nuova fase discendente, culminata nel minimo del 2018 (167 incidenti mortali e 201 morti) escludendo l'anno pandemico del 2020. Dal 2021 si registra una nuova crescita degli incidenti mortali e dei decessi. L'aumento prosegue fino al 2024, anno in cui si contano 221 incidenti mortali e 241 vittime. Nel 2025 si osserva invece una significativa inversione di tendenza. Gli incidenti mortali scendono da 221 a 177, con una riduzione del 19,9%, mentre i decessi diminuiscono da 241 a 190, pari a una riduzione del 21,2%. Nel 2025 si registrano 13 vittime in più rispetto al numero degli incidenti mortali a causa di nove eventi che hanno avuto esito plurimortale (erano 15 nel 2024). Il dato del 2025 riporta entrambi gli indicatori su livelli sensibilmente inferiori rispetto al 2024 e interrompe la fase di crescita osservata dal 2021.

La distribuzione territoriale degli incidenti mortali nel 2025 evidenzia una riduzione diffusa rispetto al 2024, sebbene con intensità differenti tra le province. La Città metropolitana di Bari registra il numero più elevato di incidenti mortali e di decessi: 44 eventi e 47 vittime, pari rispettivamente al 24,9% e al 24,7% del totale regionale. Rispetto al 2024, gli incidenti mortali diminuiscono del 12,0% e le vittime dell'11,3%, con 6 incidenti mortali e 6 decessi in meno.

<http://asset.regione.puglia.it>

Figura 14 – Incidenti stradali mortali e decessi, Puglia, 2001–2025

La provincia di Foggia si colloca al secondo posto, con 41 incidenti mortali e 42 vittime. Il confronto con l'anno precedente mostra una riduzione del 14,6% degli eventi mortali e del 22,2% dei decessi. La diminuzione più marcata delle vittime rispetto agli incidenti segnala anche una minore incidenza degli eventi plurimortali. A Lecce si registrano 29 incidenti mortali e 29 vittime. Rispetto al 2024, la riduzione è particolarmente rilevante: -31,0% per gli incidenti mortali e -32,6% per i decessi. La coincidenza tra numero degli eventi e numero delle vittime indica che nel 2025 gli incidenti mortali verificatisi nella provincia hanno prodotto, nel complesso, un decesso ciascuno. La provincia di Taranto presenta la contrazione più consistente. Gli incidenti mortali passano da 37 a 23, con una riduzione del 37,8%, mentre le vittime scendono da 43 a 27, pari al -37,2%. In termini assoluti, si contano 14 incidenti mortali e 16 decessi in meno rispetto al 2024. Il contributo di Taranto risulta quindi determinante nella diminuzione complessiva della mortalità regionale. A Brindisi gli incidenti mortali diminuiscono da 26 a 24 (-7,7%) e le vittime da 30 a 27 (-10,0%).

Tabella 9 – Incidenti mortali e morti per provincia, Puglia, 2024 e 2025

Provincia	Puglia 2025		Puglia 2024		Var 2025/2024	
	Incidenti	Morti	Incidenti	Morti	Incidenti	Morti
	V.a	V.a	V.a	V.a	%	%
Bari	44	47	50	53	-12,0	-11,3
BAT	16	18	18	18	-11,1	0,0
Brindisi	24	27	26	30	-7,7	-10,0
Foggia	41	42	48	54	-14,6	-22,2
Lecce	29	29	42	43	-31,0	-32,6
Taranto	23	27	37	43	-37,8	-37,2
Puglia	177	190	221	241	-19,9	-21,2

<http://asset.regione.puglia.it>

Nella BAT gli incidenti mortali scendono da 18 a 16 (-11,1%), mentre il numero delle vittime rimane invariato a 18. Nel complesso, il 2025 evidenzia un miglioramento generalizzato della mortalità stradale, con riduzioni degli incidenti mortali in tutte le province e diminuzioni delle vittime in cinque territori su sei. Il risultato regionale è sostenuto in particolare dalle province di Taranto, Lecce e Foggia, che insieme concentrano oltre l'80% della riduzione assoluta dei decessi.

5.1 La componente temporale dell'incidentalità mortale

L'analisi temporale degli incidenti mortali evidenzia una distribuzione non uniforme nel corso dell'anno, della settimana e della giornata. La mortalità risulta particolarmente concentrata nei mesi estivi, nelle giornate del fine settimana e in alcune specifiche fasce orarie, anche quando il numero complessivo degli incidenti è più contenuto. Nel 2025 il maggior numero di incidenti mortali si registra ad agosto, con il 13,0% del totale annuale, seguito da settembre con l'11,3%, maggio con il 10,7% e da aprile e dicembre, entrambi con il 10,2%.

Nel complesso, i mesi da aprile a settembre concentrano circa il 60,5% degli incidenti mortali e il 61,6% delle vittime. Agosto presenta anche il numero più elevato di decessi, pari al 13,1% del totale, seguito da aprile con l'11,6% e da maggio e settembre, entrambi con l'11,1%.

Tabella 10 – Incidenti stradali mortali, decessi e feriti per mese, Puglia, 2025

MESE	Puglia 2025								
	Incidenti		Decessi		Feriti		Media settimanale*		
	V.a	%	V.a	%	V.a	%	Incidenti	deceduti	feriti
Gennaio	17	9,6	19	10,0	20	12,1	3,8	4,3	4,5
Febbraio	9	5,1	10	5,3	3	1,8	2,3	2,5	0,8
Marzo	6	3,4	6	3,2	17	10,3	1,4	1,4	3,8
Aprile	18	10,2	22	11,6	15	9,1	4,2	5,1	3,5
Maggio	19	10,7	21	11,1	16	9,7	4,3	4,7	3,6
Giugno	13	7,3	14	7,3	21	12,8	3,0	3,3	4,9
Luglio	14	7,9	14	7,3	21	12,8	3,2	3,2	4,7
Agosto	23	13,0	25	13,1	18	10,9	5,2	5,6	4,1
Settembre	20	11,3	21	11,1	19	11,5	4,7	4,9	4,4
Ottobre	8	4,5	8	4,2	0	0,0	1,8	1,8	0,0
Novembre	12	6,8	12	6,3	7	4,2	2,8	2,8	1,6
Dicembre	18	10,2	18	9,5	8	4,8	4,1	4,1	1,8
TOTALE	177	100,0	190	100,0	165	100,0	3,4	3,6	3,2

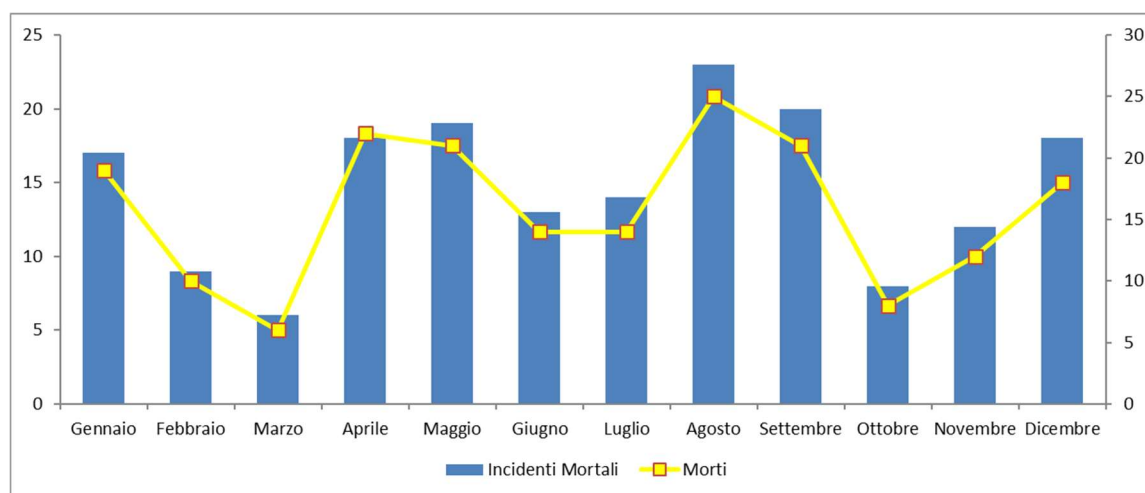
* Calcolata dividendo il valore mensile per il numero di giorni del mese e moltiplicando il risultato per sette.

I valori più contenuti si osservano invece a marzo, che concentra il 3,4% degli incidenti mortali e il 3,2% dei decessi, e a ottobre, rispettivamente con il 4,5% e il 4,2%. La distanza tra il numero degli incidenti mortali e quello dei decessi consente di individuare i mesi nei quali si sono verificati eventi plurimortali. Lo

<http://asset.regione.puglia.it>

scostamento più marcato si registra ad aprile, con quattro vittime in più rispetto agli incidenti mortali. Differenze si osservano anche a gennaio, febbraio, maggio, giugno, agosto e settembre, mentre a marzo, luglio, ottobre, novembre e dicembre il numero dei decessi coincide con quello degli eventi mortali. La media settimanale risulta massima ad agosto, con 5,2 incidenti mortali e 5,6 decessi a settimana. Seguono settembre, con 4,7 incidenti e 4,9 morti, maggio, con 4,3 e 4,7, e aprile, con 4,2 e 5,1. La frequenza più bassa si registra a marzo, con una media settimanale di 1,4 incidenti mortali e altrettanti decessi. I feriti coinvolti negli incidenti mortali presentano una distribuzione parzialmente diversa. Le quote più elevate si registrano a giugno e luglio, entrambi con il 12,8%, seguiti da gennaio con il 12,1% e settembre con l'11,5% (Tabella 10).

Figura 15 – Incidenti stradali mortali e decessi per mese, Puglia, 2025

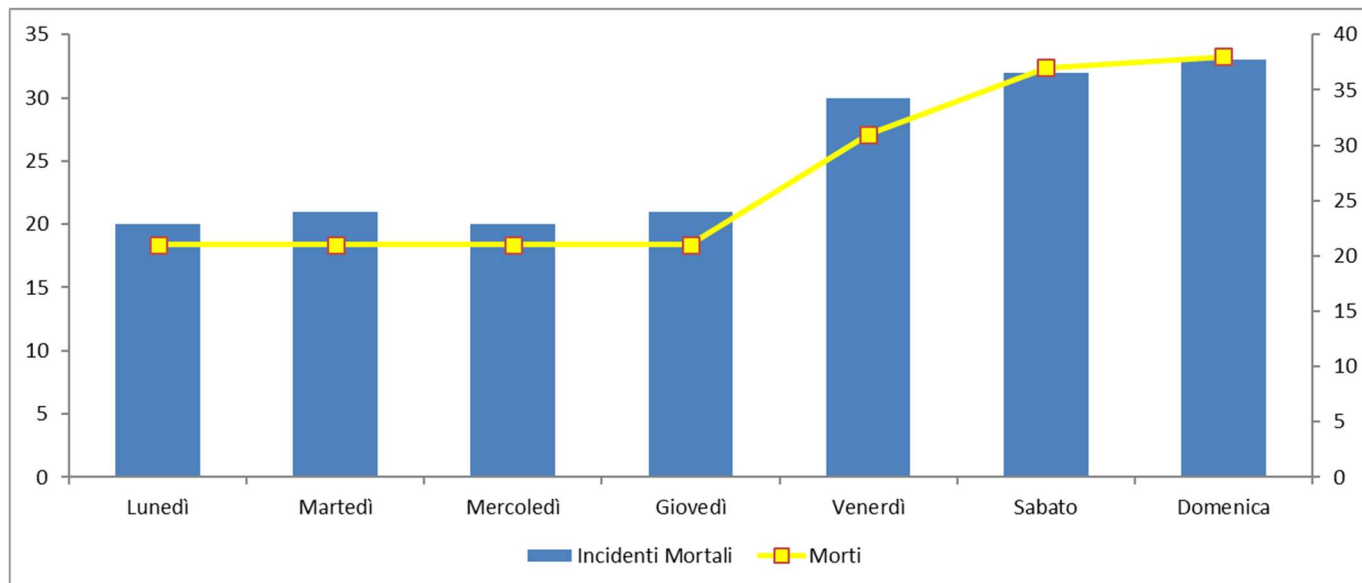


La Figura 16 mostra una netta concentrazione degli eventi mortali nel fine settimana. Dal lunedì al giovedì il numero degli incidenti mortali si mantiene sostanzialmente stabile, con valori compresi tra 20 e 21 eventi per giornata. A partire dal venerdì si osserva un sensibile incremento: gli incidenti mortali salgono a 30 il venerdì, a 32 il sabato e raggiungono il massimo la domenica, con 33 eventi. Anche la distribuzione dei decessi segue lo stesso andamento. Dal lunedì al giovedì si registrano 21 vittime per ciascun giorno, mentre il numero sale a 31 il venerdì, 37 il sabato e 38 la domenica. Nel complesso, venerdì, sabato e domenica concentrano il 53,7% degli incidenti mortali e il 55,8% dei decessi. Limitando l'osservazione alle sole giornate di sabato e domenica, si rileva il 36,7% degli incidenti mortali e il 39,5% delle vittime.

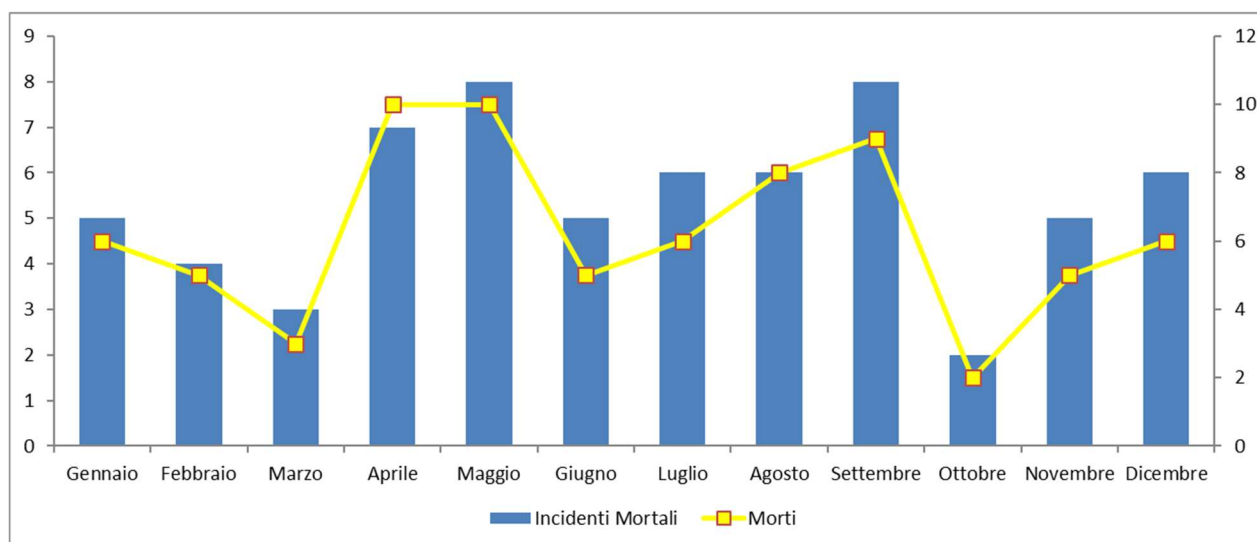
La domenica rappresenta il giorno più critico, concentrando il 18,6% degli eventi mortali e il 20,0% dei decessi annuali. La differenza tra incidenti mortali e numero delle vittime è particolarmente evidente nel fine settimana. Sia il sabato sia la domenica si registrano cinque vittime in più rispetto agli eventi mortali ad indicare una maggiore presenza di incidenti plurimortali.

Gli incidenti mortali avvenuti nel fine settimana rappresentano il 36,7% dei sinistri mortali e il 39,5% dei decessi registrati nel 2025. Passando all'analisi dei dati per mese è emerso che gli incidenti mortali del fine settimana non si distribuiscono uniformemente durante l'anno.

<http://asset.regione.puglia.it>

Figura 16 – Incidenti stradali mortali e decessi per giorno della settimana, Puglia, 2025

I livelli più elevati si osservano soprattutto nei mesi di aprile, maggio, agosto e settembre, mentre i valori più contenuti si registrano a marzo e ottobre. In aprile e maggio il numero dei decessi risulta sensibilmente superiore a quello degli incidenti mortali, segnalando la presenza di eventi con più vittime. Una situazione analoga, sebbene meno accentuata, emerge a settembre. Nei mesi con una minore frequenza di eventi, come marzo e ottobre, anche il numero dei decessi risulta più contenuto. Il grafico mostra pertanto una sovrapposizione tra la maggiore criticità del fine settimana e alcuni periodi dell'anno caratterizzati da mobilità più intensa, condizioni meteorologiche favorevoli agli spostamenti e maggiore presenza di traffico ricreativo e turistico (Figura 17).

Figura 17 – Incidenti stradali mortali e decessi nel fine settimana, per mese, Puglia, 2025

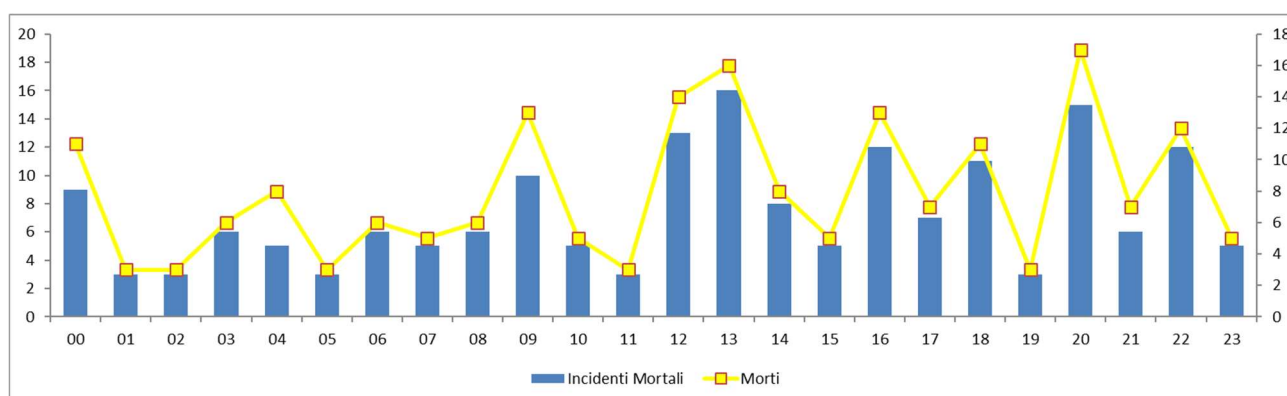
<http://asset.regione.puglia.it>

Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.
Elevata Qualificazione Sicurezza Stradale
Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale
ASSET – Regione Puglia

Proseguendo l'analisi per ora della giornata, si osserva che gli eventi sono distribuiti lungo l'intero arco delle 24 ore, con picchi nelle ore centrali e serali. Le concentrazioni più elevate si registrano intorno alle 14:00 e alle 20:00, mentre ulteriori livelli significativi emergono nel primo pomeriggio e nella fascia serale. Tra la tarda notte e il primo mattino il numero degli eventi è generalmente più contenuto, pur potendo presentare una maggiore gravità relativa, come già emerso dall'analisi dell'indice di mortalità riferito alla totalità degli incidenti.

La linea dei decessi segue nel complesso l'andamento degli incidenti mortali, ma in alcune ore si colloca al di sopra delle barre, segnalando il verificarsi di eventi plurimortali. Tale scostamento appare particolarmente evidente in corrispondenza di alcuni picchi pomeridiani e serali (Figura 18).

Figura 18 – Incidenti stradali mortali e decessi per ora, Puglia, 2025



La Figura 19 consente di approfondire congiuntamente la distribuzione per giorno e fascia oraria. Nel complesso, la fascia 14:00-21:00 concentra il maggior numero di incidenti mortali, pari al 37,9% del totale. Seguono la fascia 7:00-13:00, con il 32,8%, e quella notturna 22:00-6:00, con il 29,4%.

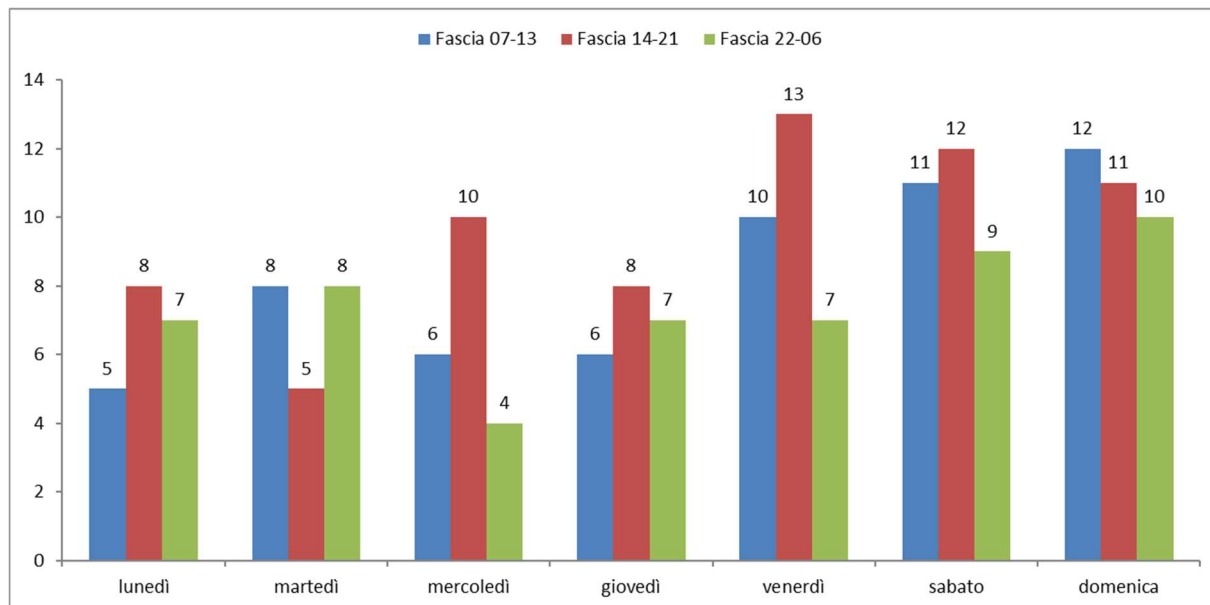
Nei primi quattro giorni della settimana la distribuzione appare relativamente equilibrata, anche se emergono specifiche concentrazioni: il lunedì prevale la fascia pomeridiano-serale, il martedì gli eventi risultano più numerosi nelle fasce 7:00-13:00 e 22:00-6:00, mentre il mercoledì si registra un picco tra le 14:00 e le 21:00. Dal venerdì aumenta sensibilmente la numerosità in tutte le fasce. Il venerdì il massimo si registra tra le 14:00 e le 21:00; il sabato gli eventi si concentrano soprattutto nelle fasce diurna e pomeridiano-serale; la domenica presenta invece il valore più elevato nella fascia 7:00-13:00, ma mantiene livelli significativi anche nelle restanti ore. Le giornate di venerdì, sabato e domenica concentrano:

il 56,9% degli incidenti mortali della fascia 7:00-13:00;

il 53,7% di quelli avvenuti tra le 14:00 e le 21:00;

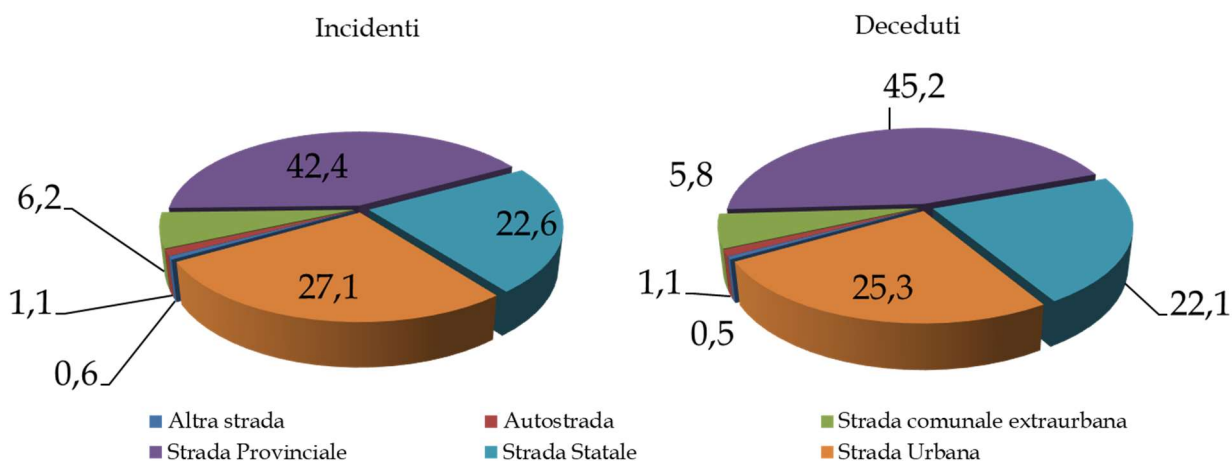
il 50,0% degli eventi registrati tra le 22:00 e le 6:00.

La criticità del fine settimana interessa quindi tutte le fasce orarie e non soltanto le ore notturne. La componente notturna rimane comunque rilevante, soprattutto il sabato e la domenica, quando possono incidere maggiormente gli spostamenti ricreativi, la stanchezza, la velocità e altre condotte di guida a rischio.

Figura 19 – Incidenti stradali mortali per giorno e fascia oraria, Puglia, 2025


5.2 La localizzazione degli incidenti mortali in Puglia

Nel 2025 il 42,4% degli incidenti mortali si è verificato sulle strade provinciali, il 22,6% sulle strade statali, il 27,1% sulle strade urbane, il 6,2% sulle strade comunali extraurbane, l'1,1% in autostrada e lo 0,6% in altra strada. Il maggior numero di vittime è stato rilevato sulle strade provinciali, con 86 decessi (-22,5% rispetto al 2024), seguite dalle strade urbane, con 48 decessi (+4,3%) e dalle strade statali, con 42 decessi (-38,2%). Rispetto al 2024, le strade urbane registrano un aumento del 4,3% degli incidenti mortali, mentre le strade provinciali e statali evidenziano diminuzioni rispettivamente pari al 27,9% e al 29,8%.

Figura 20 – Incidenti stradali mortali e decessi per categoria di strada, Puglia, 2025


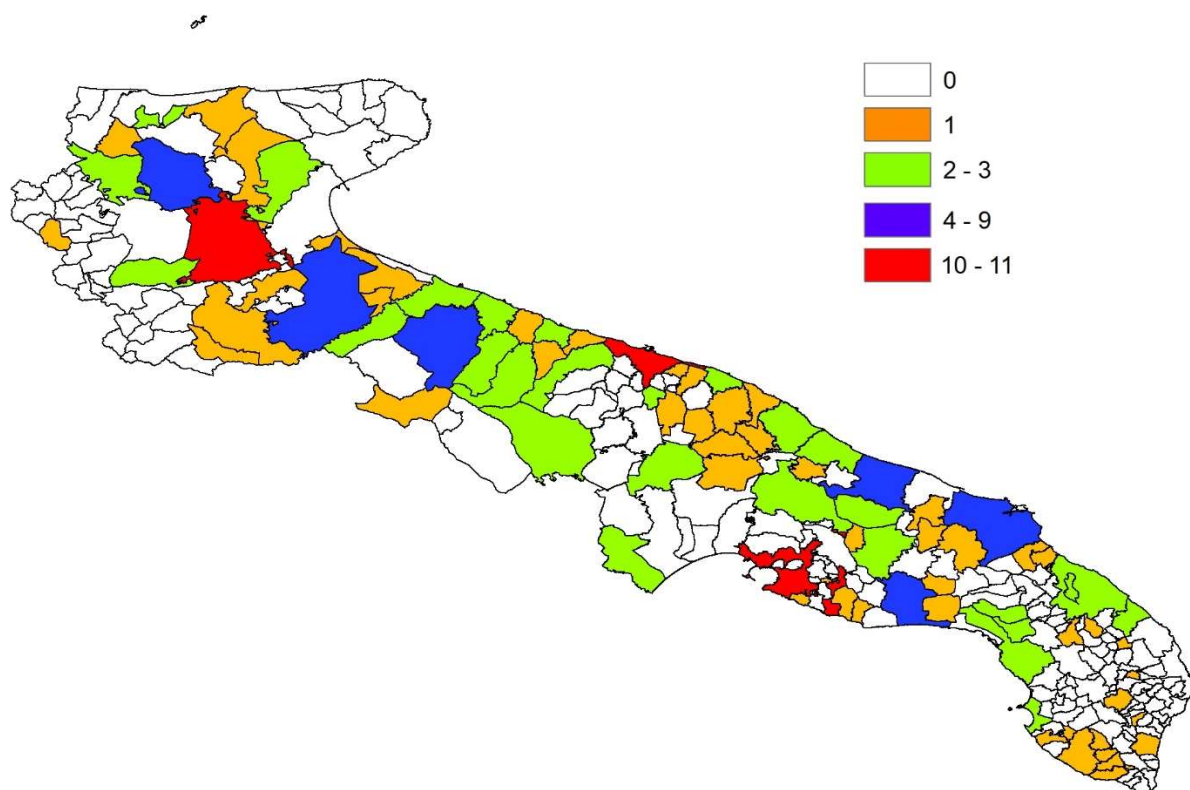
<http://asset.regione.puglia.it>

Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.
Elevata Qualificazione Sicurezza Stradale
Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale
ASSET – Regione Puglia

Analizzando i dati dell'incidentalità mortale a livello comunale, è stato possibile evidenziare che il maggior numero di sinistri mortali è stato rilevato nel comune di Foggia con 11 sinistri mortali, seguito dal comune di Bari e dal comune di Taranto con 10 sinistri, dal comune di Cerignola con 7, da Andria e San Severo con 6 sinistri e infine Brindisi con 5 sinistri.

Completano la distribuzione degli incidenti due comuni con quattro incidenti mortali, nove comuni con tre sinistri mortali, 19 comuni con due sinistri mortali e 49 comuni con un solo incidente mortale (Figura 21).

Figura 21 – Distribuzione degli incidenti stradali mortali per comune, Puglia, 2025



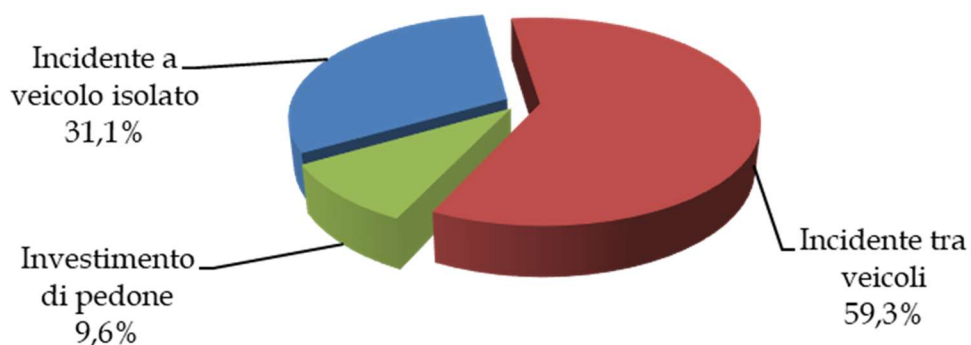
5.3 La natura dell'incidente mortale e le circostanze presunte

La tipologia più frequente è costituita dagli incidenti mortali tra veicoli, pari al 59,3% del totale, seguiti dagli incidenti a veicolo isolato (31,1%) e dagli investimenti di pedoni (9,6%).

Con riferimento alla mortalità, il 58,9% dei decessi si registra negli scontri tra veicoli, l'8,9% negli investimenti di pedoni e il 32,1% negli incidenti a veicolo isolato. Rispetto al 2024, gli incidenti mortali a veicolo isolato diminuiscono del 36,8% e quelli che coinvolgono due o più veicoli del 12,5%, mentre gli investimenti di pedoni aumentano del 21,4%. Anche per i decessi l'unico incremento riguarda gli investimenti di pedoni passati da 14 a 17 deceduti.

<http://asset.regione.puglia.it>

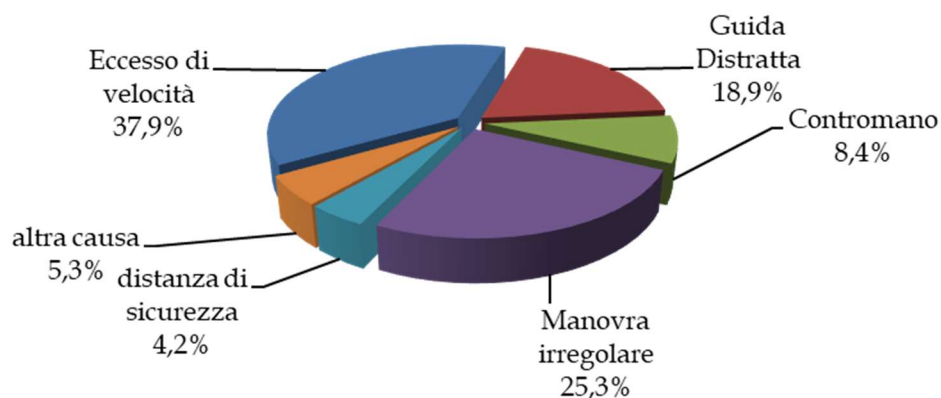
Figura 22 – Distribuzione degli incidenti stradali mortali per natura, Puglia, 2025



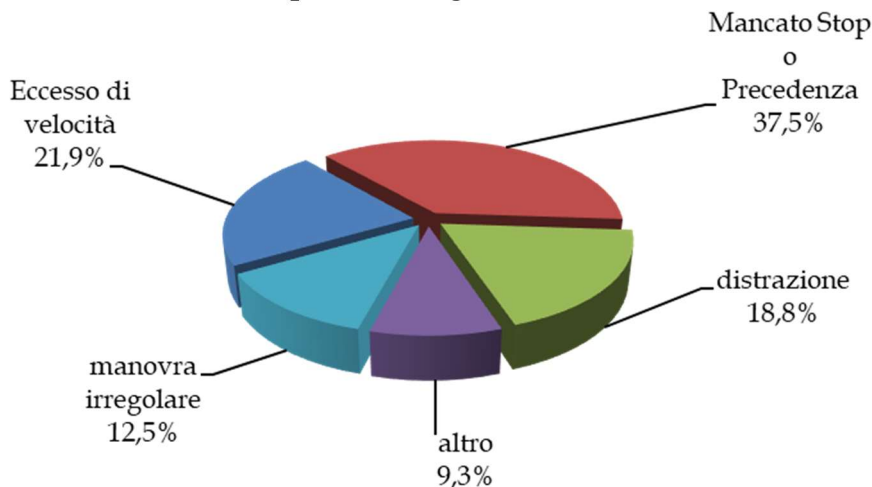
Il 60,9% della tipologia di incidente mortale tra veicoli è avvenuto su tratti stradali rettilinei, il 24,8% in prossimità di intersezione e il 14,3% in curva. Sui tratti rettilinei, le circostanze presunte di incidente sono risultate le seguenti: il 37,9% dei sinistri è stato causato dall'eccesso di velocità, il 18,9% dalla guida distratta, il 25,3% per manovra irregolare, l'8,4% contromano e il 4,2% per mancata distanza di sicurezza (Figura 23).

Dei 225 conducenti coinvolti in questa tipologia di incidente mortale è stato accertato che il 2,1% era alla guida in stato di ebbrezza e il 2,8% sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Figura 23 – Circostanze presunte degli incidenti mortali tra veicoli su rettilineo, Puglia, 2025



Tra le cause dei sinistri avvenuti in prossimità di intersezione si è segnalata nel 37,5% dei casi il mancato rispetto del segnale di stop, precedenza o del segnale semaforico, nel 21,9% dei casi l'eccesso di velocità o una velocità di marcia non commisurata alla tipologia di strada, nel 18,8% dei casi una guida distratta e nel 12,5% una manovra irregolare (sorpasseo all'incrocio, svolta irregolare) (Figura 24).

Figura 24 – Circostanze presunte degli incidenti mortali tra veicoli in intersezione, Puglia, 2025

La tipologia di incidente mortale a veicolo isolato ha registrato il 31,1% dei sinistri mortali ed ha provocato il decesso di 61 individui. Nel 65,5% dei casi l'incidente mortale è avvenuto su tratti stradali rettilinei, nel 32,7% in curva e nell'1,8% in prossimità di un incrocio. Analizzando le circostanze presunte di incidente per tipologia di strada è emerso che sui tratti rettilinei il 28,1% dei sinistri è stato causato dall'eccesso di velocità, il 25,0% dalla distrazione e il 31,3% dalla presenza di improvviso ostacolo nella carreggiata (Figura 25). Dei 36 conducenti coinvolti in questa tipologia di incidente mortale è stato riscontrato che il 16,7% è stato colpito da improvviso malore alla guida e il 2,7% era alla guida in stato di ebbrezza.

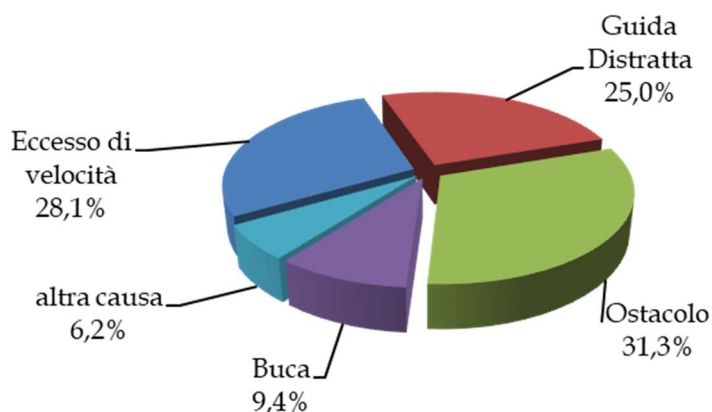
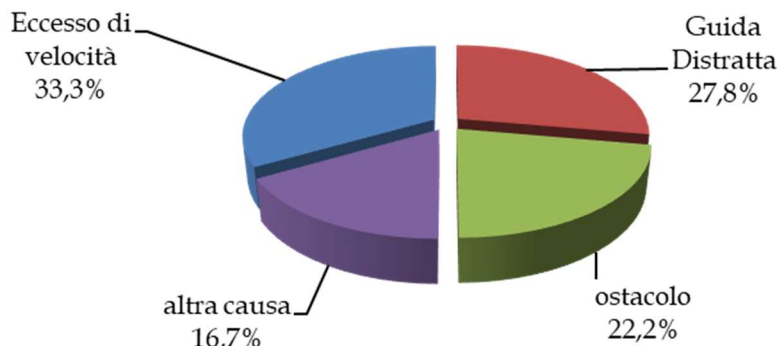
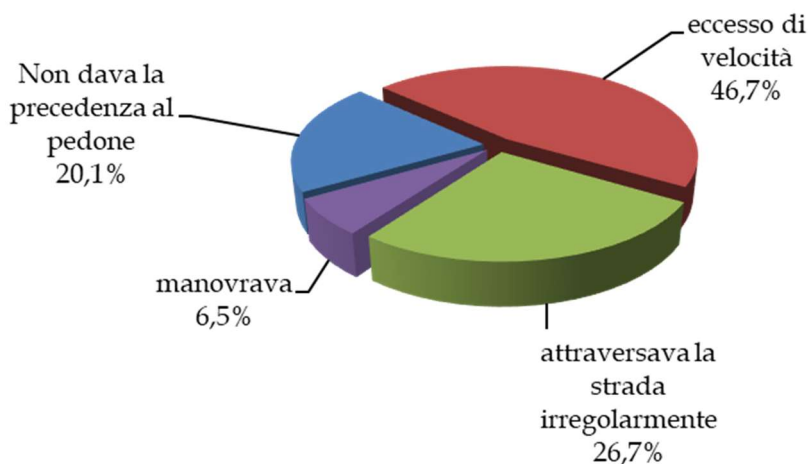
Figura 25 – Circostanze presunte degli incidenti mortali a veicolo isolato su rettilineo, Puglia, 2025

Figura 26 – Circostanze presunte degli incidenti mortali a veicolo isolato in curva, Puglia, 2025



Tra le circostanze presunte registrate per i sinistri mortali avvenuti in curva è stato segnalato nel 33,3% dei casi l'eccesso di velocità, nel 27,8% la guida distratta e nel 22,2% l'ostacolo improvviso (Figura 26). In questa tipologia di incidente è stato accertato che l'11,1% dei conducenti è stato colpito da improvviso malore alla guida e il 5,5% era alla guida in stato di ebbrezza.

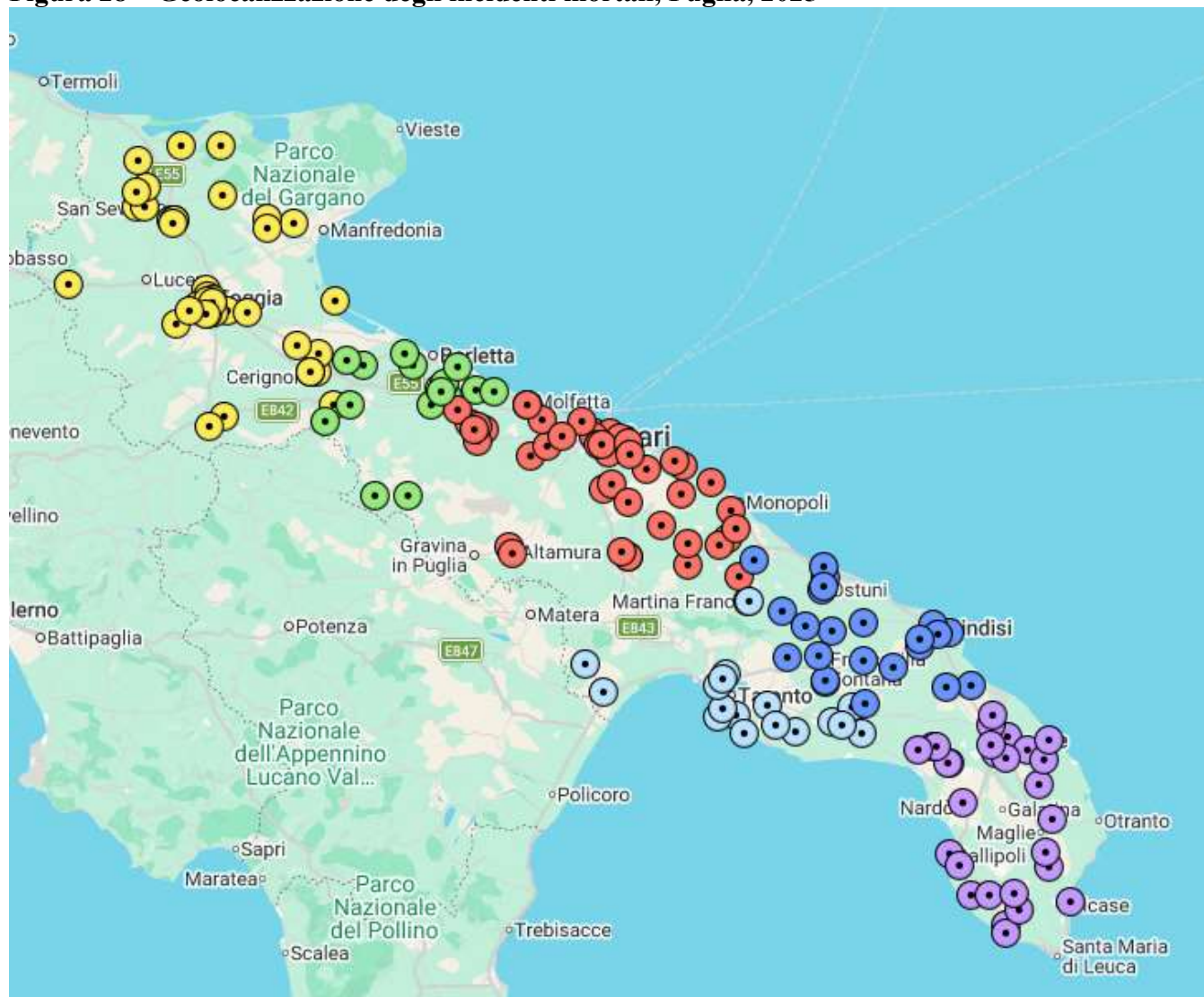
Figura 27 – Circostanze presunte degli incidenti mortali con investimento di pedone, Puglia, 2025



L'ultima tipologia considerata è l'investimento di pedone, che ha rappresentato il 9,6% degli incidenti mortali e ha causato 17 decessi. Le principali circostanze presunte sono l'eccesso di velocità (46,7%), l'attraversamento irregolare della strada da parte del pedone (26,7%), la mancata precedenza al pedone da parte del conducente (20,1%) e la manovra errata (6,5%) (Figura 27).

<http://asset.regione.puglia.it>

Figura 28 – Geolocalizzazione degli incidenti mortali, Puglia, 2025



<http://asset.regione.puglia.it>

Dr. Pierpaolo Bonerba Ph.D.
Elevata Qualificazione Sicurezza Stradale
Responsabile Centro di Monitoraggio per la Sicurezza Stradale
ASSET – Regione Puglia