

STATISTICHE

NUMERI E GRAFICI PER CAPIRE IL VENETO



Le persone che si sono spostate quotidianamente in Veneto nel 2024 sono l'80,9% delle persone in età 14-84 anni, in sostanziale equilibrio rispetto all'anno precedente (80,2%), secondo le stime dell'Osservatorio 'Audimob - Stili e comportamenti di mobilità degli italiani' di Isfort. Si riduce però nell'ultimo anno il tempo medio pro capite dedicato alla mobilità, che dai 54 minuti del 2023 passa ai 50 del 2024. Ogni spostamento dura mediamente 20 minuti e copre una lunghezza media di 11 chilometri.

LA MOBILITÀ SU STRADA IN VENETO

La prima motivazione degli spostamenti sono le necessità di studio o lavoro (38,9%); a seguire il 28,5% dei movimenti è legato alla gestione familiare; continua il trend in crescita dello spostamento legato al tempo libero, che nel 2024 raggiunge il 32,6% del totale.

Ci sono inoltre un 6% di persone che hanno effettuato solo spostamenti a piedi di pochi minuti. Il luogo su cui insistono la maggior parte degli spostamenti quotidiani è la strada, su cui approfondiamo ora alcuni aspetti. Analizzando i mezzi di trasporto sulla strada, si osserva come l'auto privata venga usata tutti i giorni dal 47% dei veneti e almeno qualche volta a settimana da un ulteriore 41%. Quando le distanze lo permettono, anche la bicicletta sembra essere molto utilizzata: la bicicletta viene usata tutti i giorni dal 9% dei veneti, almeno alcune volte a settimana da un ulteriore 24% e almeno alcuni giorni al mese da un altro 28%. Molto inferiori le quote di utilizzatori di moto, ciclomotori o scooter (2% tutti i giorni, 8% qualche volta a settimana, 9% occasionalmente nel mese). Autobus urbani o tram vengono utilizzati ogni tanto nel mese complessivamente dal 43% dei veneti. Pullman e autobus extra-urbani vengono utilizzati almeno qualche volta al mese complessivamente dal 28% della popolazione. Appena il 5% dei veneti utilizza mensilmente un mezzo in sharing (car sharing, bike sharing, scooter sharing o car pooling).

Le infrastrutture stradali, luogo deputato al continuo movimento di persone e merci, assumono un ruolo fondamentale per l'interconnessione economica e sociale dei territori; una mobilità stradale sostenibile passa attraverso un'evoluzione della rete e del suo utilizzo, verso la riduzione dell'impatto ambientale prodotto, l'efficientamento degli spostamenti e l'obiettivo di sicurezza per chi si muove.

GLI SPOSTAMENTI QUOTIDIANI NEL 2024

% di persone che escono di casa quotidianamente

81%
delle persone di 14-84 anni

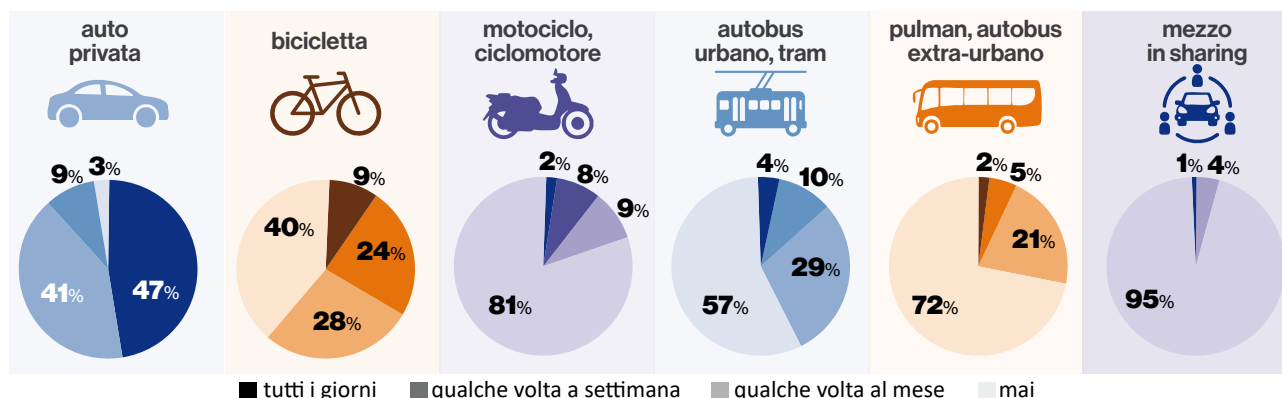
Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità

50
minuti al giorno

Lunghezza media degli spostamenti

11
chilometri

IL TRASPORTO SU STRADA: LA FREQUENZA DI UTILIZZO DEI MEZZI



Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Isfort

WEB
Flash

SONO DISPONIBILI:

- Rapporto Statistico 2025
- Bollettino socio-economico del Veneto, luglio 2025
- Turismo in Veneto, dati provvisori a luglio 2025

<http://www.regione.veneto.it/web/guest/statistica>

Consulta il Rapporto statistico interattivo per maggiori informazioni: <https://statistica.regione.veneto.it/dashboard>

Istat ha recentemente pubblicato¹ alcune nuove stime delle percorrenze annuali dei veicoli stradali circolanti, calcolate attraverso l'integrazione di archivi amministrativi, utili per misurare l'intensità d'uso delle varie tipologie di veicoli.

Nel 2021² i veicoli circolanti in Veneto³, pari a oltre 3,7 milioni, hanno percorso complessivamente, sia nella rete del territorio nazionale che estero, quasi 40 miliardi di chilometri. Il 79,6% del parco circolante regionale è costituito da autoveicoli per il trasporto di passeggeri, seguito da motocicli e quadricicli (9,3%) e da veicoli commerciali leggeri (8%). I veicoli commerciali pesanti, gli autocaravan e gli autobus coprono, rispettivamente, quote pari a 1,9%, 0,9% e 0,2% del parco circolante.

VEICOLI STRADALI E INTENSITÀ D'USO

Ma quali sono i veicoli con una maggiore intensità d'uso e quindi quelli che percorrono più chilometri? Le percorrenze medie annue degli autobus e dei veicoli commerciali pesanti sono sensibilmente più elevate rispetto alle altre tipologie di veicoli stradali: gli autobus percorrono in media quasi 28 mila chilometri all'anno, i veicoli commerciali pesanti oltre 36 mila. I veicoli commerciali leggeri hanno una percorrenza media annua di poco inferiore ai 15 mila chilometri e gli autoveicoli per il trasporto di passeggeri inferiore agli 11 mila chilometri. La percorrenza media annua scende sotto ai 4 mila chilometri per gli autocaravan e a poco più di 2 mila per motocicli e quadricicli.

A livello nazionale si stima che gli autoveicoli per il trasporto di passeggeri con un'età compresa tra i due e i quattro anni (immatricolati tra il 2019 e il 2017) abbiano percorso in media nel 2021 più strada (13.482 chilometri); all'aumentare dell'età del veicolo i chilometri percorsi in un anno diminuiscono progressivamente.

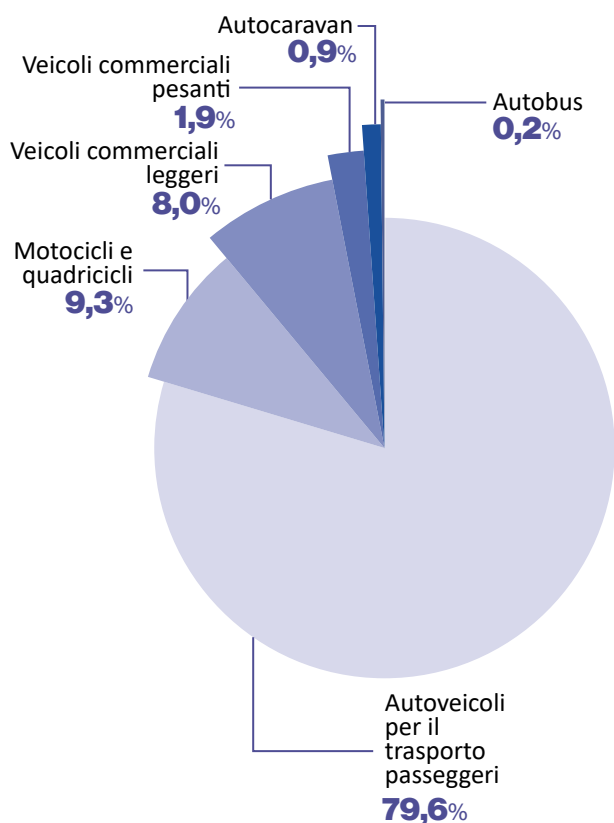
¹ Istat, Statistiche focus *Le percorrenze dei veicoli stradali circolanti – Anno 2021*, Giugno 2025.

² Si segnala che nel 2021 i fenomeni osservati sono stati condizionati dalla Pandemia COVID-19 e dalle misure restrittive ad esso connesse; pertanto i risultati prodotti relativi alla mobilità potrebbero riflettere anche dinamiche di carattere straordinario.

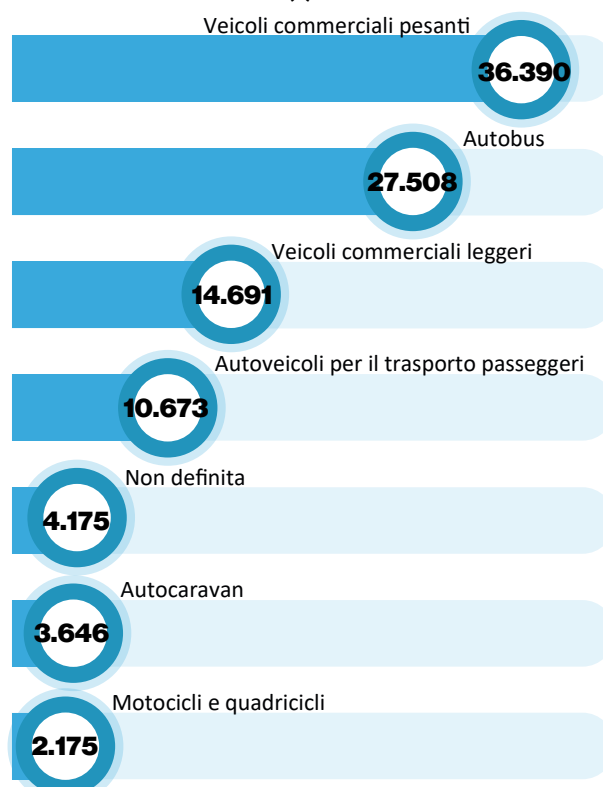
³ La localizzazione fa riferimento al luogo dell'ultima revisione o, in caso di mancata revisione, al luogo d'immatricolazione.

LE PERCORRENZE ANNUALI DEI VEICOLI STRADALI CIRCOLANTI

Veicoli circolanti per tipologia.
Veneto (*) - Anno 2021



Percorrenze medie annue (km percorsi mediamente in un anno da ciascun veicolo) per tipologia di veicolo.
Veneto (*) - Anno 2021



(*) La localizzazione in Veneto fa riferimento al luogo dell'ultima revisione o, in caso di mancata revisione, al luogo d'immatricolazione.

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su stime Istat basate su dati ACI e MIT

Il 2024 fa registrare un sostanziale equilibrio nel numero di sinistri stradali con lesioni a persone rispetto all'anno precedente: in Veneto sono 12.861 incidenti stradali con lesioni a persone, +0,7% annuo (+4,1% in Italia). Nello stesso anno in Veneto sono stati 269 le vittime di incidenti stradali, -12,9% annuo (-0,3% in Italia), e 17.217 i feriti, +1,3% annuo (+4,1% in Italia). Rispetto al 2019, anno di riferimento individuato per l'obiettivo di dimezzamento delle vittime di incidenti stradali entro il 2030, il numero di incidenti stradali in Veneto registra un -7,2% (+0,7% in Italia), le vittime un -19,9% (-4,5% in Italia) e i feriti un -8,5% (-3,1% in Italia). I piani europei per la sicurezza stradale sono volti anche al raggiungimento delle zero vittime della strada entro il 2050 ("Vision Zero").

GLI INCIDENTI STRADALI IN VENETO NEL 2024

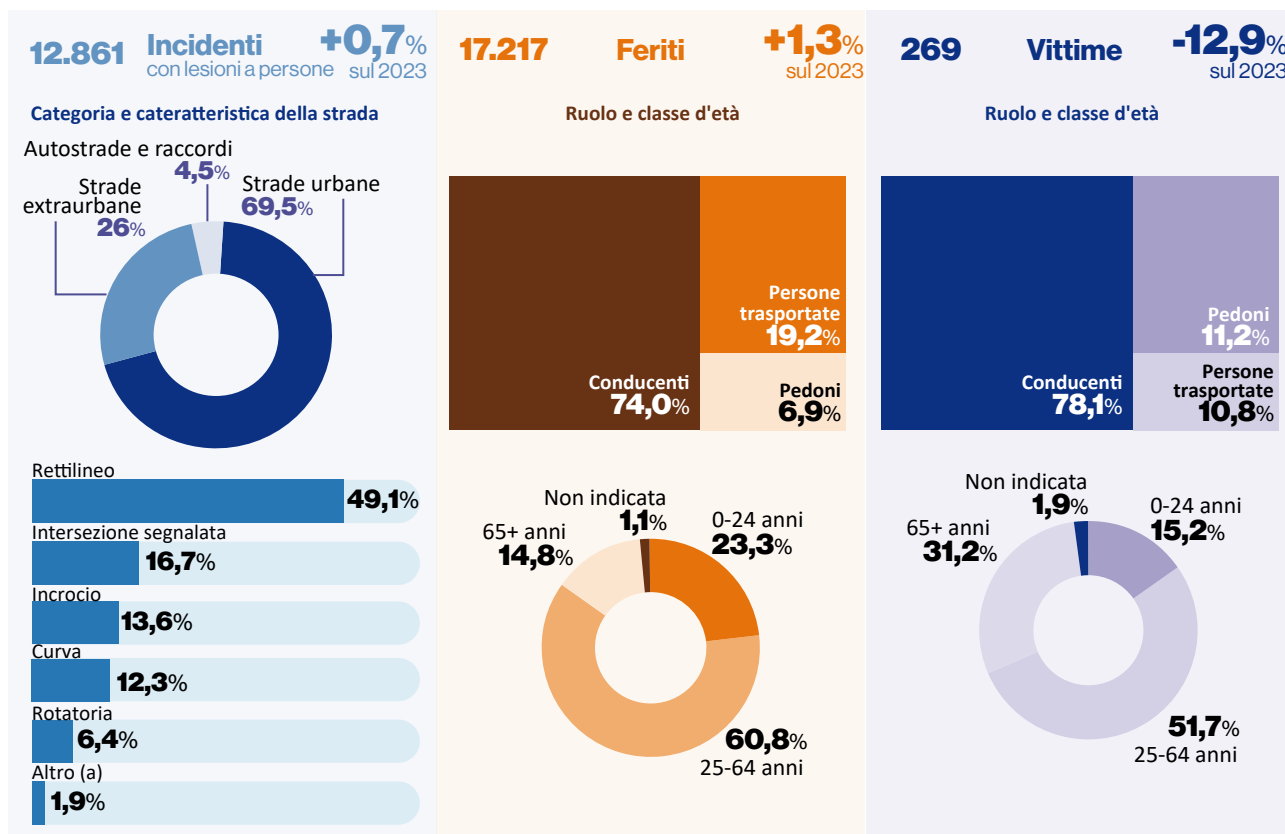
Il maggior numero di incidenti si è verificato sulle strade urbane (69,5%), provocando il 45,7% dei decessi e il 65,4% dei feriti; a seguire poco più di un sinistro su quattro (26%) è avvenuto su strade extraurbane (48,7% dei decessi e 28,8% dei feriti) e meno del 5% in autostrada (poco più del 5% di feriti e decessi). Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (3,9 decessi ogni 100 incidenti) e sulle autostrade (2,6 decessi ogni 100 incidenti). In quasi un caso su due il sinistro è avvenuto lungo un rettilineo (49,1%), è ascrivibile invece ad un'intersezione segnalata nel 16,7% dei casi, ad un incrocio nel 13,6% dei casi e ad una curva o una rotonda, rispettivamente, nel 12,3% e 6,4% degli eventi.

Le vittime stradali sono state per il 78,1% conducenti, per un ulteriore 10,8% persone trasportate e per il rimanente 11,2% pedoni coinvolti in un sinistro. Le statistiche sugli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani ed anziani) ci dicono che il 15,2% delle vittime appartiene alla fascia d'età fino ai 24 anni e ben il 31,2% appartiene alla categoria degli anziani con almeno 65 anni.

Il costo sociale dell'incidentalità stradale¹ è stimato per il Veneto, con riferimento all'anno 2023, in circa 1,5 miliardi di euro (306 euro pro capite), una quota di poco inferiore all'1% del PIL veneto dello stesso anno.

¹ Il costo sociale per incidentalità stradale rappresenta il costo sostenuto da amministrazioni pubbliche, imprese e famiglie a causa dei danni a persone e cose a seguito degli incidenti stradali. Essi sono composti dai costi sanitari, dai costi umani (danno biologico e morale), dai costi derivanti dalla perdita di capacità produttiva, dai costi amministrativi e giudiziari e dai danni materiali.

LE VITTIME DI INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE DIMINUISCONO NEL 2024



(a) Dosso stretto; intersezione non segnalata; pendenza; galleria illuminata; galleria non illuminata; passaggio a livello

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat-ACI

Sono stati recentemente aggiornati¹ da Istat alcuni indicatori forniti dalle statistiche sperimentali, attraverso cui è possibile esaminare tassi di incidentalità stradale in rapporto alla relativa lunghezza di carreggiata di arco stradale desunta da *Open Street Map*². Il valore aggiunto di questo approccio è la possibilità di confrontare tassi di incidentalità stradale ogni 100 Km di strada per le differenti tipologie stradali nelle province italiane, consentendo una maggiore efficacia nell'analisi dell'incidentalità, con l'introduzione dell'informazione aggiuntiva sui punti di traffico³.

Si riportano qui le mappe provinciali del numero di incidenti stradali ogni 100 chilometri di carreggiata per tipologia di strada. Istat evidenzia a livello nazionale una massima esposizione al rischio di incidente ogni 100

INDICATORI DI INCIDENTALITÀ PER ESTESA STRADALE

Km di carreggiata per le autostrade e le strade urbane principalmente nei grandi centri. Per le strade extraurbane, invece, le province di medie dimensioni sono quelle più colpite.

Il Veneto, al centro di tre corridoi internazionali è tra le regioni più infrastrutturate e, per la sua posizione geografica strategica, è interessata da un traffico di attraversamento internazio-

nale rilevante che si somma alla mobilità interna, anch'essa considerevole data la caratteristica di territorio ad urbanizzazione diffusa.

Nella mappa relativa alle strade fuori dal centro abitato il Veneto mostra un'intensità cromatica medio-alta, rivelando quindi una frequenza abbastanza elevata di incidente ogni 100 chilometri nelle strade extraurbane, in particolare nelle province di Venezia e Padova. Entrambe queste province, insieme a Verona, sono le province venete ad avere anche le maggiori esposizioni al rischio di incidente ogni 100 chilometri di autostrade. Nelle strade urbane sono ancora Verona e Venezia le province venete con le frequenze più elevate di incidente ogni 100 chilometri, ma con valori moderati nel confronto con la totalità delle province italiane.

¹ Istat, Statistiche sperimentali *Utilizzo di Open Street Map per il calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana*, Luglio 2025.

² Elaborazione GIS Basi territoriali censuarie Istat + Grafo stradale Open Street Map, al 1/1/2024, espresso in metri di lunghezza della strada per carreggiata.

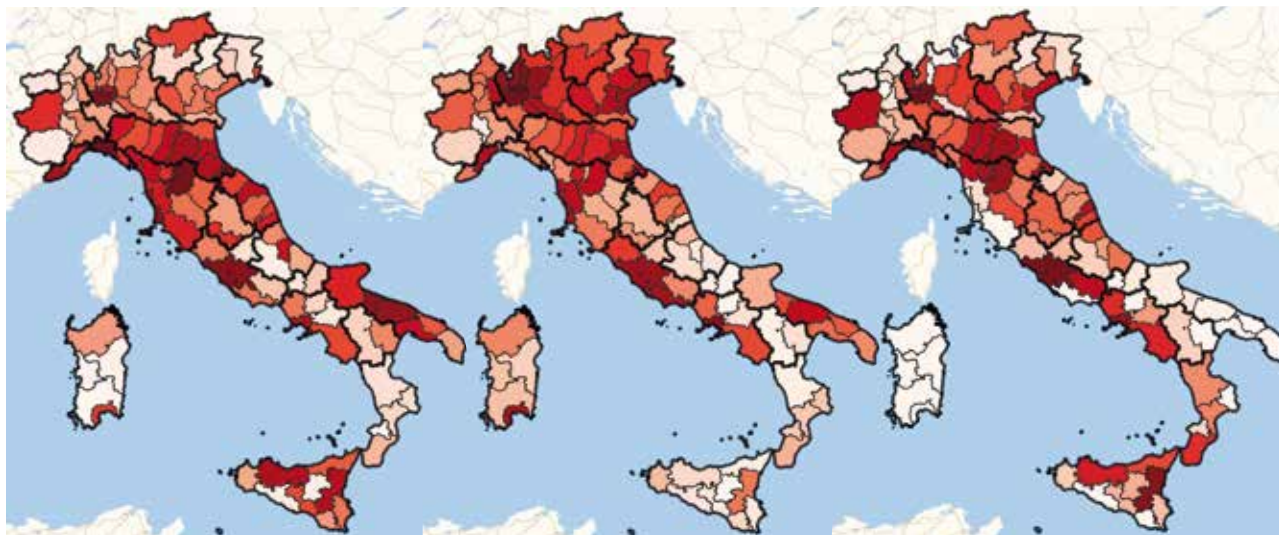
³ Per gli aspetti metodologici si rimanda alla pubblicazione citata in nota 1.

INDICATORI DI INCIDENTALITÀ STRADALE PER TIPO DI STRADA (*)

Incidenti su strade **entro l'abitato**
ogni 100 Km

Incidenti su strade **fuori dall'abitato**
ogni 100 Km

Incidenti su **autostrade e raccordi**
ogni 100 Km



(*) I valori più alti degli indicatori sono evidenziati con tonalità più intensa

Fonte: Elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati Istat