



ARS TOSCANA
agenzia regionale di sanità

Regione Toscana



Servizio
Sanitario
della
Toscana

SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

serie *In cifre* - N. 21



luglio
2026

Agenzia regionale di sanità della Toscana

Villa La Quiete alle Montalve

via Pietro Dazzi, 1

50141 Firenze

www.ars.toscana.it

Sicurezza stradale e salute pubblica in Toscana

serie *In cifre* - n. 21

luglio 2026

Autori:

Francesco Profili¹

Fabio Voller¹

Editing, impaginazione ed elaborazione immagini:

Caterina Baldocchi¹

Elena Marchini¹

¹ Agenzia regionale di sanità della Toscana

Ringraziamenti:

Si ringrazia Silvia Bruzzone, ISTAT – Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare – Servizio Sistema integrato salute, assistenza e previdenza, per la disponibilità e la fornitura dei dati utilizzati per la realizzazione di questa pubblicazione.

Serie *In Cifre* dell'Agenzia regionale di sanità della Toscana, Firenze

Direttore responsabile: Fabio Voller

Registrazione REA Camera di Commercio di Firenze N. 562138

Iscrizione Registro stampa periodica Cancelleria Tribunale di Firenze N. 5952 del 06/05/2014

ISSN stampa 2284-4791

ISSN online 2384-891X

Presentazione

Gli incidenti stradali rappresentano una delle principali cause di morte prematura e di disabilità nella popolazione, in particolare tra adolescenti e giovani adulti. Oltre alle vittime, ogni anno migliaia di persone riportano lesioni di diversa gravità che possono determinare ricoveri ospedalieri, percorsi riabilitativi e limitazioni temporanee o permanenti dell'autonomia personale. Le conseguenze degli incidenti stradali non riguardano soltanto le persone direttamente coinvolte, ma si estendono alle famiglie, ai servizi sanitari e alla collettività nel suo complesso.

L'Italia ha registrato importanti progressi, grazie al miglioramento dei veicoli, delle infrastrutture, dei sistemi di emergenza e soccorso e all'introduzione di misure normative finalizzate a contrastare i comportamenti di guida più pericolosi, ma la sicurezza stradale continua a rappresentare un rilevante problema di sanità pubblica e il monitoraggio degli incidenti aiuta a identificare i gruppi più a rischio, valutare l'efficacia degli interventi e orientare le strategie di prevenzione.

In questo contesto, la rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone realizzata annualmente da ISTAT costituisce una fonte informativa di particolare valore. Si tratta della più longeva e completa sorveglianza disponibile nel panorama nazionale, in grado di documentare con continuità l'evoluzione del fenomeno nel tempo, valutando gli effetti dei cambiamenti normativi, tecnologici e sociali che hanno interessato la mobilità, e di descriverne le caratteristiche territoriali, le circostanze di accadimento, i veicoli coinvolti e le persone che hanno subito conseguenze.

Negli ultimi anni il fenomeno della mobilità è inoltre profondamente cambiato: alla crescita del parco veicolare si sono affiancati nuovi modelli di spostamento, legati alla diffusione della mobilità attiva, delle biciclette a pedalata assistita e dei monopattini elettrici, che hanno modificato il profilo degli utenti della strada e posto nuove criticità in termini di sicurezza. Comprendere come questi cambiamenti influenzino il rischio di incidente rappresenta oggi una nuova priorità per le politiche di prevenzione.

Questo documento presenta un quadro aggiornato degli incidenti stradali in Toscana attraverso l'integrazione dei dati ISTAT con altre fonti informative, tra cui il parco veicolare e i flussi sanitari regionali. L'approccio integrato adottato consente di superare una lettura limitata alla sola dinamica degli incidenti, permettendo di quantificare anche il carico assistenziale che il fenomeno genera sui servizi di emergenza-urgenza e sulla rete ospedaliera regionale. L'obiettivo quindi è fornire una lettura epidemiologica del fenomeno che non si limiti alla sola mortalità, ma consideri anche i feriti, l'impatto sui servizi sanitari e le caratteristiche delle popolazioni più esposte al rischio.

In una prospettiva di sanità pubblica, la riduzione dell'incidentalità stradale non rappresenta soltanto un obiettivo di sicurezza, ma anche uno strumento per diminuire il carico di disabilità, migliorare la qualità della vita della popolazione e contenere i costi sociali e sanitari associati ai traumatismi evitabili.

SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

Sintesi per punti

- In Toscana gli incidenti stradali con lesioni sono in diminuzione dal 2003, anno di introduzione della patente a punti: nel 2024 si registrano 15.174 incidenti, il 33,4% in meno rispetto al 2003.
- Anche feriti e morti si riducono nel lungo periodo. I feriti passano da oltre 30mila nel 2003 a 19.465 nel 2024 (-34,7%), mentre i decessi diminuiscono da 501 nel 2001 a 188 nel 2024 (-62,5%).
- Nonostante il miglioramento, la Toscana continua a presentare livelli di incidentalità superiori alla media italiana: nel 2024 si registrano 415 incidenti e 532 feriti ogni 100mila abitanti, valori tra i più alti in Italia (294 incidenti e 397 feriti ogni 100mila abitanti la media italiana).
- A fronte dell'elevato numero di incidenti, la mortalità toscana è oggi in linea con la media nazionale. Gli incidenti che avvengono in Toscana risultano mediamente meno gravi rispetto al resto del Paese: 1,2 morti ogni 100 incidenti contro 1,7 in Italia.
- Gli incidenti avvengono prevalentemente in ambito urbano (77%), ma quelli più gravi si verificano soprattutto su strade extraurbane e autostrade, dove la maggiore velocità di percorrenza aumenta il rischio di morte.
- Le ore notturne e la domenica sono associate agli incidenti più gravi: di notte si registrano 3 morti ogni 100 incidenti, quasi il triplo rispetto alla fascia diurna.
- L'estate è caratterizzata da una maggiore presenza di utenti vulnerabili della strada e da un aumento del rischio nelle province costiere, in concomitanza con l'incremento della mobilità turistica.
- Uomini, giovani e utenti vulnerabili della strada rappresentano i gruppi più esposti. I livelli di rischio più elevati si osservano tra i 18-29enni, mentre la mortalità aumenta nelle età più avanzate.
- Motociclisti, ciclisti, pedoni e conducenti di monopattini elettrici mostrano i livelli più elevati di lesività e mortalità. Gli scontri più frequenti coinvolgono auto e motocicli, mentre una quota rilevante dei decessi avviene in incidenti a veicolo singolo.
- Negli ultimi anni aumentano gli incidenti che coinvolgono biciclette e monopattini elettrici, parallelamente alla crescita della mobilità leggera e della micromobilità urbana.
- Il fenomeno produce un impatto rilevante anche sul sistema sanitario regionale: nel 2024 gli incidenti stradali hanno causato quasi 59mila accessi in Pronto soccorso e oltre 2.200 ricoveri ospedalieri tra i residenti toscani.



Le analisi presentate in questo documento si basano sull'integrazione di diverse fonti informative, che consentono di descrivere il fenomeno degli incidenti stradali in Toscana sia dal punto di vista della sicurezza stradale sia delle conseguenze sanitarie.

La principale fonte utilizzata è la **Rilevazione ISTAT degli incidenti stradali con lesioni a persone**, realizzata annualmente da ISTAT con il contributo di ACI e la collaborazione con Polizia Stradale, Carabinieri, Polizie municipali e altri organi di rilevazione. Il sistema raccoglie informazioni dettagliate sugli incidenti verificatisi sulla rete stradale italiana che hanno causato almeno un ferito o un decesso, incluse caratteristiche dell'incidente, localizzazione, tipologia di strada, veicoli coinvolti e caratteristiche delle persone coinvolte. Per questo lavoro sono stati utilizzati i dati relativi al periodo 1991-2024, forniti da ISTAT ed elaborati dall'Agenzia regionale di sanità della Toscana.

Per l'analisi del parco veicolare circolante è stato utilizzato l'**Annuario statistico ACI**, che fornisce dati sui veicoli registrati al Pubblico Registro Automobilistico (PRA), distinti per tipologia di mezzo e territorio. Queste informazioni consentono di contestualizzare l'evoluzione del rischio stradale rispetto ai cambiamenti della mobilità e della motorizzazione regionale.

Per approfondire le conseguenze sanitarie degli incidenti stradali sono stati utilizzati i flussi correnti del Servizio sanitario regionale della Toscana:

- il **flusso del Pronto soccorso (PS)**, che raccoglie informazioni su tutti gli accessi ai Pronto soccorso regionali, inclusi motivo dell'accesso, modalità di arrivo, gravità clinica e esito;
- il **flusso delle Schede di dimissione ospedaliera (SDO)**, relativo ai ricoveri ospedalieri effettuati nelle strutture regionali, utilizzato per analizzare ospedalizzazioni, diagnosi e mortalità intraospedaliera associate ai traumatismi da incidente stradale.

Da entrambi i flussi sono estratti gli accessi (o ricoveri) per trauma (diagnosi ICD9cm 800*-999*) riportato in occasione di un incidente stradale. Quest'ultima informazione è ricavata dalla variabile che descrive il luogo/modalità dove è avvenuto il trauma, ma, essendo di recente introduzione, non ha un livello di qualità sufficiente a censire il dato reale in maniera puntuale. Pertanto, i tassi di accesso o ricovero sono una sottostima della reale casistica che impatta sui presidi ospedalieri, mentre sono da considerarsi rappresentative di questa casistica le analisi interne ai pazienti selezionati.

L'integrazione di queste fonti permette di descrivere non solo la frequenza degli incidenti, ma anche il loro impatto sanitario, sociale e assistenziale, offrendo una lettura più completa del fenomeno degli incidenti stradali in Toscana.



1992 Nuovo Codice della strada (D.lgs. n.285 del 30/4/1992, in vigore dal 1993)

Contesto: necessità di armonizzazione con normative europee.

Contenuto: riscrittura del codice del 1959, nuova classificazione delle strade e delle sanzioni amministrative, norme su veicoli, conducenti, segnaletica e controlli.

Impatto atteso: modernizzazione del sistema normativo, maggiore chiarezza delle responsabilità di conducenti e enti gestori.

2003 Introduzione patente a punti (Legge n.214 del 1/8/2003)

Contesto: modello già sperimentato in altri paesi europei.

Contenuto: introduzione patente a punti, perdita di punti per infrazioni, obbligo corsi di recupero.

Impatto atteso: effetto deterrente sui comportamenti di guida rischiosi, aumento dei controlli e della percezione del rischio di sanzione.

2007-2008 Rafforzamento norme su alcol e velocità (Leggi 160/2007, 125/2008)

Contesto: sicurezza stradale diventa un problema di salute pubblica in Europa.

Contenuto: inasprimento sanzioni per guida in stato di ebbrezza, maggiore utilizzo di etilometri e controlli su strada, revisione delle sanzioni per eccesso di velocità.

Impatto atteso: riduzione degli incidenti correlati all'alcol, aumento dei controlli.

2010 Riforma sicurezza stradale (Legge n.120 del 29/7/2010)

Contesto: obiettivi europei di riduzione delle vittime della strada.

Contenuto: limite alcolemico zero per neopatentati e conducenti professionali, nuove norme su motocicli e ciclomotori, restrizioni per neopatentati, revisione delle sanzioni per velocità e sorpasso.

Impatto atteso: intervento sui gruppi ad alto rischio (giovani), più prevenzione primaria.

2016 Introduzione reato di omicidio stradale (Legge n.41 del 23/3/2016)

Contesto: pressione dell'opinione pubblica e delle associazioni vittime della strada.

Contenuto: introduzione dei reati di omicidio stradale, introduzione delle lesioni personali stradali gravi o gravissime.

Impatto atteso: aumento severità penale, più deterrenza per comportamenti ad alto rischio (alcol, droghe, velocità).

2018-2020 Regolamentazione micromobilità (Legge 145/2018 e modifiche)

Contesto: crescita della mobilità urbana sostenibile.

Contenuto: regolamentazione di monopattini elettrici e altra micromobilità.

Impatto atteso: integrazione di nuovi mezzi nel traffico urbano, necessità di nuove politiche di sicurezza per utenti vulnerabili.

2024 Nuova riforma Codice della strada (Legge n.177 del 25/11/2024)

Contesto: aumento della distrazione alla guida e diffusione dei dispositivi mobili.

Contenuto: introduzione del dispositivo alcolock per recidivi, sanzioni più severe per uso del cellulare alla guida, nuove regole per monopattini (casco, assicurazione), rafforzamento norme su guida sotto effetto di droghe.

Impatto atteso: riduzione incidenti per distrazione, più controllo sui recidivi.



SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

INCIDENTI STRADALI

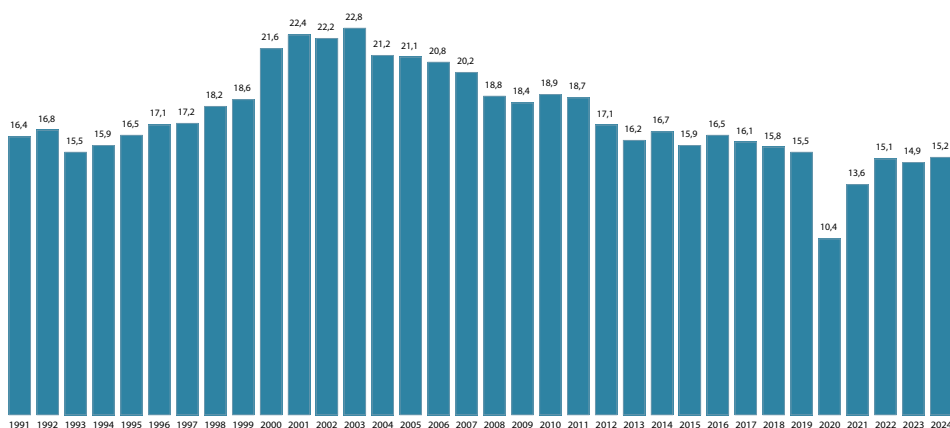
Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

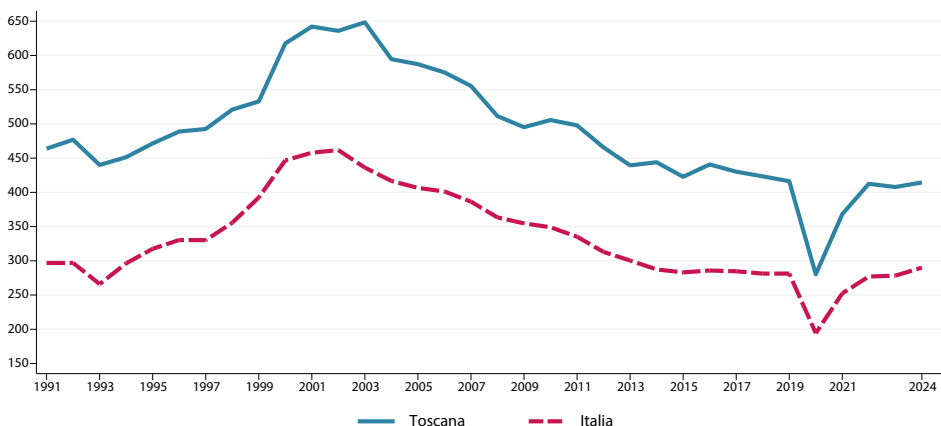
Gli incidenti stradali in Toscana sono in diminuzione dal 2003, anno di introduzione della patente a punti in Italia (dal 1° luglio): da 22.798 incidenti (anno 2003) siamo scesi a 15.174 (anno 2024), con una riduzione del 33,4%, superiore al -31,3% osservato in Italia nello stesso periodo. Gli effetti della pandemia da COVID-19 si sono esauriti a partire dal 2022.

Incidenti stradali – Valori in migliaia – Toscana



Se rapportati alla popolazione residente, in Toscana si verificano più incidenti rispetto alla media italiana, +41% nel 2024: 415 vs 294 incidenti ogni 100mila abitanti. Valori sopra la media si osservano in generale nelle regioni di confine con l'estero, con tessuti produttivi densi o elevati flussi turistici, che portano più transiti veicolari rispetto a quelli prodotti dalla sola popolazione residente. Guida la graduatoria la Liguria, con un +79% rispetto alla media italiana, seguita da Toscana ed Emilia Romagna (+28%), Lazio (+26%), Marche (+14%) e Lombardia (+2%).

Incidenti stradali – Incidenti per 100mila abitanti – Toscana e Italia





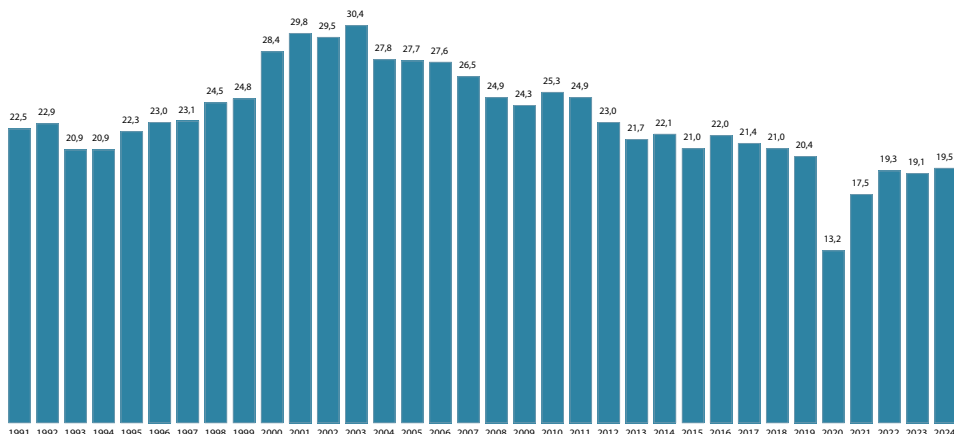
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA FERITI IN INCIDENTI STRADALI Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

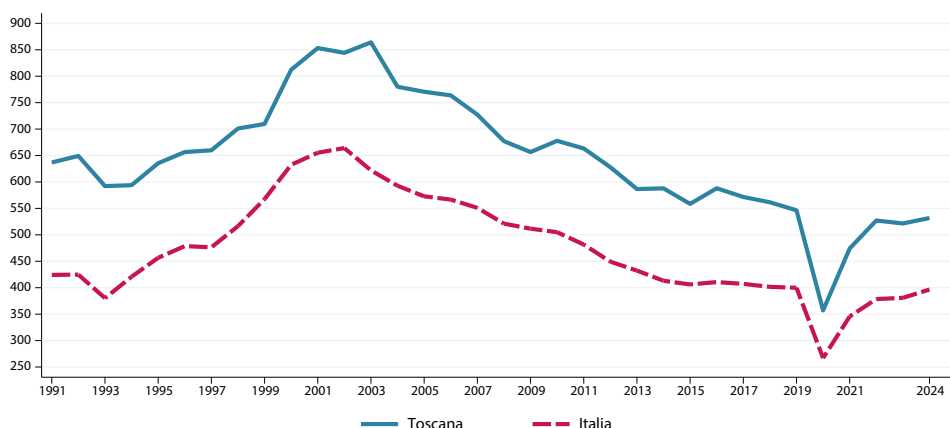
Come gli incidenti, anche i feriti in occasione di un incidente stradale diminuiscono successivamente all'introduzione della patente a punti. Dal picco di 30.386 feriti osservato nel 2003, nel 2024 i feriti in Toscana sono stati 19.465, -34,7% rispetto al 2003 (-34,4% in Italia).

Feriti in incidenti stradali – Valori in migliaia – Toscana



Se rapportati alla popolazione residente, i feriti hanno un andamento simile a quello degli incidenti, nel tempo e nel confronto con l'Italia: 532 feriti ogni 100mila toscani nel 2024 (397 per 100mila in Italia).

Feriti in incidenti stradali – Feriti per 100mila abitanti – Toscana e Italia



La Toscana è la 2° regione in Italia tra quelle con incidenza di feriti più alta. La graduatoria è guidata dalla Liguria, con 647 feriti ogni 100mila abitanti, mentre dopo la Toscana troviamo l'Emilia Romagna (486), il Lazio (485) e le Marche (461).



SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

MORTI IN INCIDENTI STRADALI

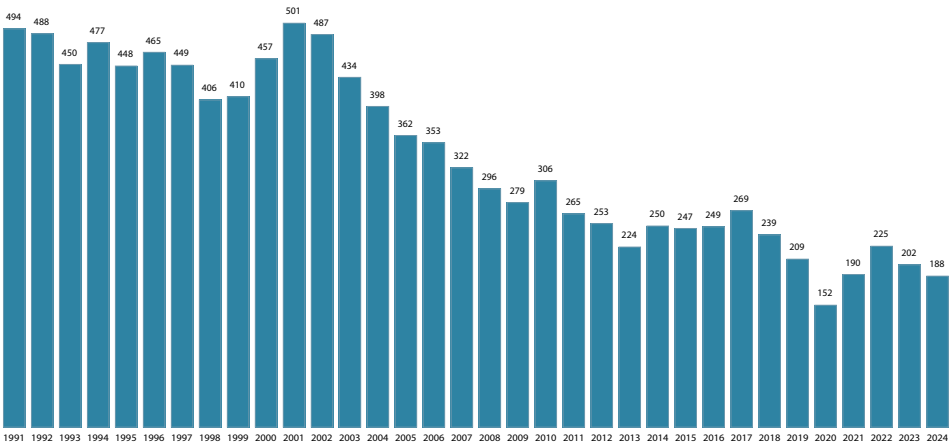
Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

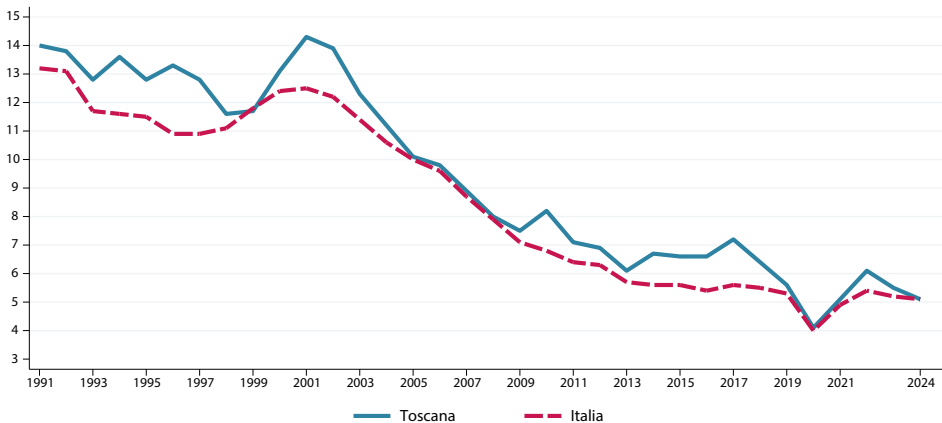
Le vittime degli incidenti stradali diminuiscono già dal primo anno di introduzione della patente a punti, dopo il picco di 501 decessi osservato nel 2001. Nel 2024 i morti in Toscana sono stati 188, -62,5% rispetto al 2001 (-57,3% in Italia).

Morti in incidenti stradali – Toscana



Il trend della mortalità toscana, dopo anni in cui è stato al di sopra, si è riportato in linea con la media italiana: 5,1 decessi ogni 100mila abitanti nel 2024. La Toscana mostra un'elevata incidentalità rispetto alla popolazione residente, ma una mortalità ormai allineata alla media nazionale, suggerendo una minore gravità media degli incidenti e/o una maggiore efficacia dei sistemi di soccorso e assistenza.

Morti in incidenti stradali – Morti per 100mila abitanti – Toscana e Italia



Se per numero di incidenti e feriti, rispetto alla popolazione residente, la Toscana è 2° in Italia tra le regioni con incidenza più alta, per i decessi scende al 13° posto. La graduatoria è guidata da Umbria con 7,3 morti per 100mila abitanti, Sardegna con 7,2 e Abruzzo con 6,8.



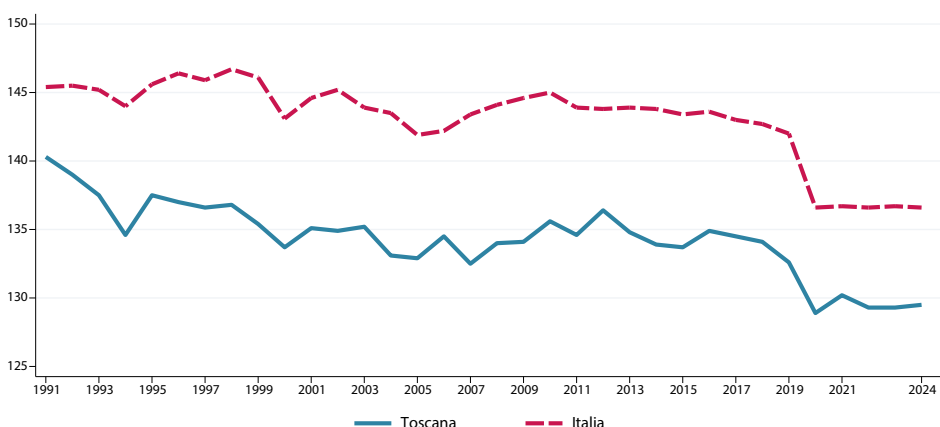
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA LESIVITÀ E MORTALITÀ DEGLI INCIDENTI STRADALI Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

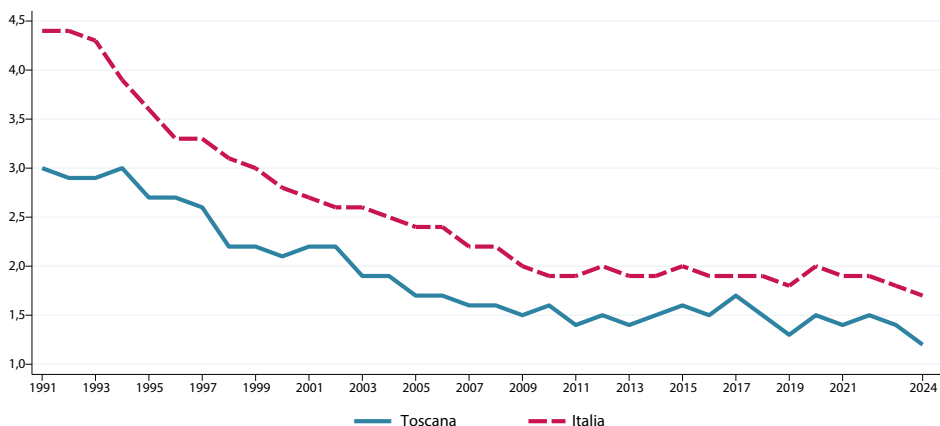
La gravità degli incidenti è misurabile tramite gli indici di lesività e mortalità, che contano, rispettivamente, quanti feriti e decessi si verificano ogni 100 incidenti. I trend mostrano come gli incidenti che si verificano in Toscana abbiano meno conseguenze rispetto alla media italiana. Nel 2024 i feriti sono stati 129,5 ogni 100 incidenti (136,6 ogni 100 in Italia) e i decessi 1,2 (1,7 in Italia). Nel 1991 si contavano 140,3 feriti e 3 morti ogni 100 incidenti in Toscana (rispettivamente 145,4 e 4,4 in Italia). L'indice di mortalità si è ridotto di circa due terzi rispetto all'inizio del periodo.

Indice di lesività – Feriti ogni 100 incidenti – Toscana e Italia



A parità di gravità reale, anche la capacità del Servizio regionale di emergenza e urgenza di garantire interventi e cure tempestive contribuisce a ridurre le conseguenze e a salvare più vite.

Indice di mortalità – Morti ogni 100 incidenti – Toscana e Italia





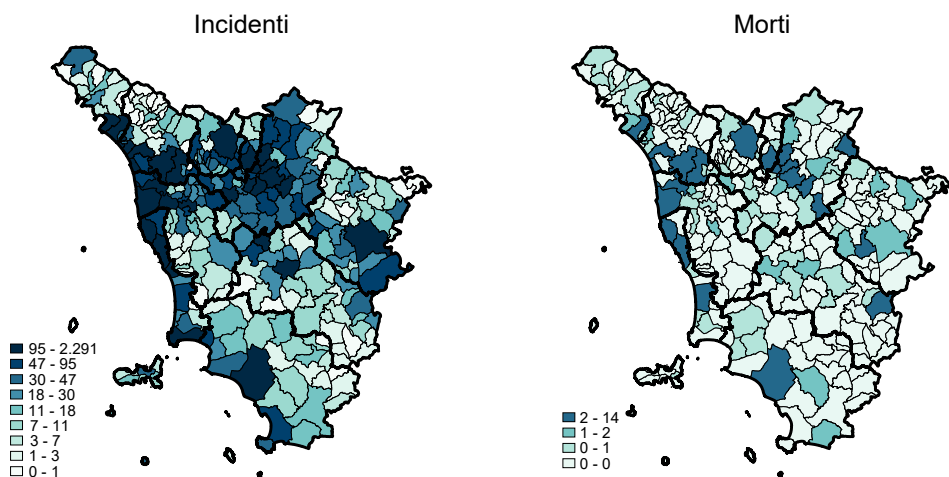
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA LA MAPPA DELLA TOSCANA Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

La mappa della distribuzione geografica degli incidenti è sovrapponibile a quella delle principali arterie stradali e autostradali che attraversano la Toscana e a quella della densità abitativa e del tessuto produttivo regionale. Le zone a maggior rischio sono quelle attraversate dall'autostrada A1 (province di Siena, Arezzo e Firenze), A11 (direttrice Firenze-Mare, passando per la piana delle province di Prato, Pistoia, Lucca, fino a Pisa) e A12 (fascia costiera). Lungo queste direttrici si addensa la gran parte delle attività produttive regionali e, soprattutto lungo l'A11, le aree di maggiore densità abitativa. Gli incidenti non necessariamente avvengono in autostrada, ma nelle aree urbane adiacenti a questi assi, che comunque contribuiscono ad aumentare il traffico.

Incidenti e morti per comune – Toscana



La mappa dei decessi per Comune è simile a quella degli incidenti, per quanto riguarda le aree con intensità minore e maggiore. In questa mappa emergono maggiormente i comuni attraversati da strade extraurbane e autostrade, che tendenzialmente hanno rischi maggiori legati alla maggiore velocità di percorrenza.



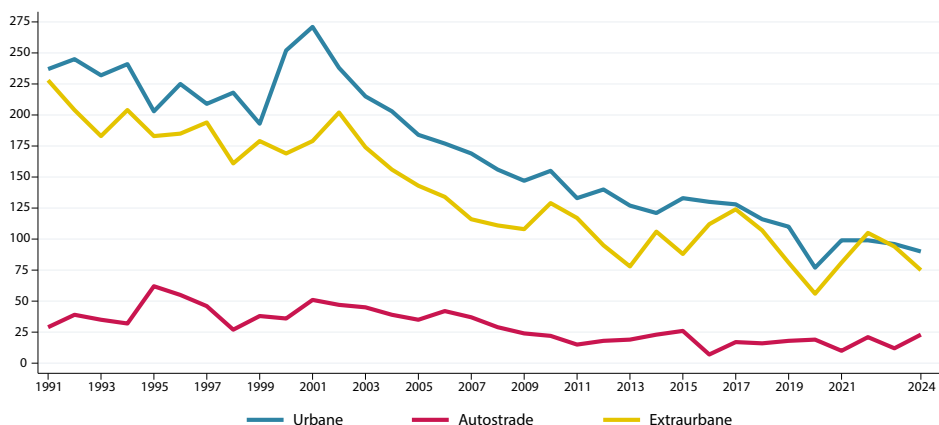
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA IL RISCHIO PER TIPOLOGIA DI STRADA Trend temporale

Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024



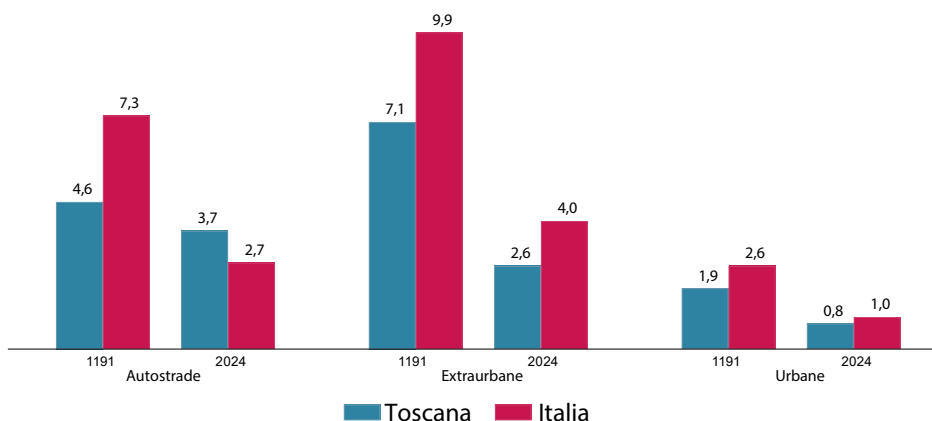
Gli incidenti urbani sono più frequenti, ma meno gravi. Il 77% degli incidenti avviene su strade urbane, il 4% su autostrade, il 19% su strade extraurbane. Quasi la metà degli incidenti avviene in rettilineo: 48,2% dei sinistri in contesti urbani e 49,7% extraurbani. Incroci e intersezioni rappresentano il 30,8% in contesti urbani, mentre su strade extraurbane le curve rappresentano il 25,2%. I decessi avvengono principalmente su strade extraurbane e autostrade, rispettivamente il 39,9% e il 12,2% del totale dei morti. La velocità è verosimilmente il principale fattore di rischio. Dal 1991 c'è stata una forte riduzione dei decessi in aree urbane (scesi da 237 a 90) e sulle strade extraurbane (da 228 a 75). Contestualmente le vittime in autostrada sono scese da 29 a 23, dopo i picchi di circa 50 decessi annui dei primi anni 2000.

Morti per tipologia di strada – Toscana



Ogni 100 incidenti in autostrada i decessi sono 3,7, rispetto a 2,6 su strade extraurbane e 0,8 in contesti urbani. Dal 1991 gli indici di mortalità sono diminuiti, in particolare su strade extraurbane e urbane, con riduzioni superiori al 50%: da 7,1 a 2,6 ogni 100 incidenti (extraurbane) e da 1,9 a 0,8 morti (urbane). In autostrada i progressi sono minori, le morti scendono da 4,6 a 3,7 ogni 100 incidenti. Rispetto all'Italia, l'indice di mortalità su strade urbane ed extraurbane è inferiore, sui tratti autostradali è superiore.

Morti per tipologia di strada – Valori ogni 100 incidenti – Toscana e Italia





SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

IL RISCHIO PER FASCIA ORARIA

E GIORNO DELLA SETTIMANA - Anno 2024

Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024



L'89,3% degli incidenti si verifica durante le ore diurne (dalle 6 alle 21), mentre la sera (dalle 21 a mezzanotte) e la notte (da mezzanotte alle 6 del mattino) si verifica il restante 10,7%, suddiviso in misura simile. Tra i decessi il peso della fascia serale o notturna aumenta: l'8,6% dei decessi avviene la sera e il 12,8% la notte.

Incidenti e morti per fascia oraria e giorno della settimana – Valori percentuali – Toscana

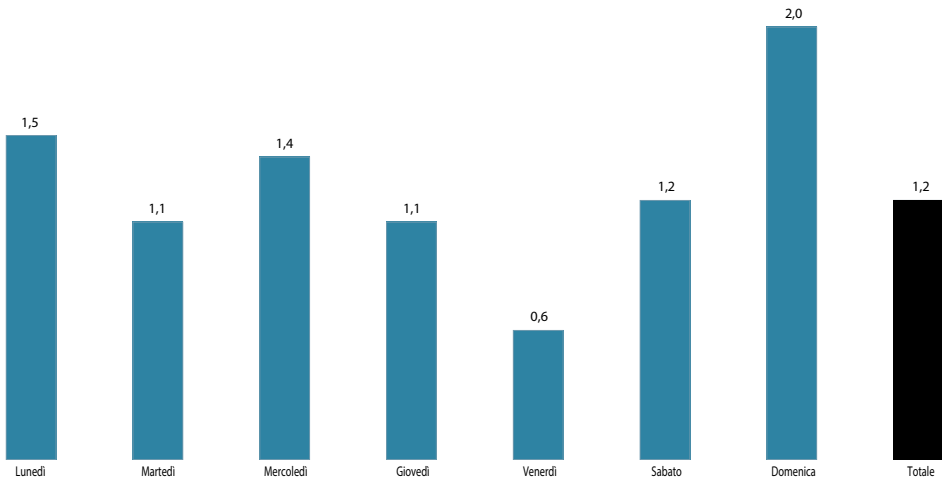
Fascia oraria	Lun.	Mar.	Merc.	Gio.	Ven.	Sab.	Dom.	Totale
Incidenti								
Notturna	0,5	0,4	0,5	0,6	0,6	1,2	1,6	5,3
Diurna	13,1	14,5	14,4	13,9	14,3	11,5	7,7	89,3
Serale	0,6	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	5,4
Totale	14,2	15,6	15,6	15,2	15,8	13,6	10,1	100,0
Morti								
Notturna	1,1	1,6	1,1	2,1	0,5	4,3	2,1	12,8
Diurna	13,4	11,8	15,0	11,2	7,5	8,0	11,8	78,6
Serale	2,7	1,1	1,6	0,0	0,0	1,1	2,1	8,6
Totale	17,1	14,4	17,6	13,4	8,0	13,4	16,0	100,0

L'indice di mortalità ogni 100 incidenti raddoppia durante le ore serali (2 rispetto a 1,1 nella fascia diurna) e triplica la notte (3 morti ogni 100 incidenti).

Morti per fascia oraria – Morti ogni 100 incidenti – Toscana

Notturna (0.00-5.59)	Diurna (6-20.59)	Serale (21-23.59)	Totale
3,0	1,1	2,0	1,2

Morti per giorno della settimana – Morti ogni 100 incidenti – Toscana





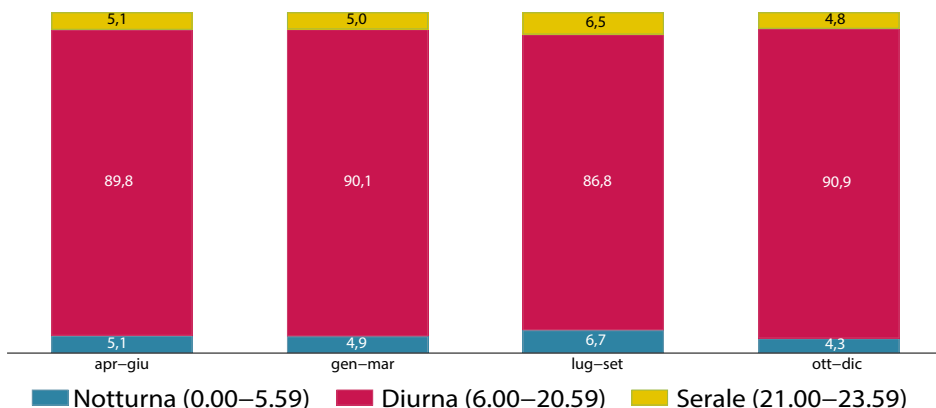
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA IL RISCHIO PER STAGIONE DELL'ANNO Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

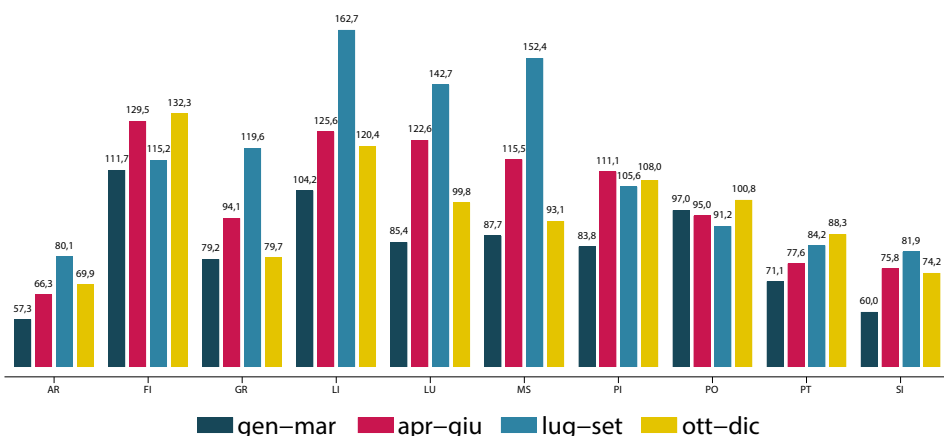
La distribuzione degli incidenti per stagione (trimestre) è uniforme, ma con una leggera diminuzione nei mesi invernali (gennaio-marzo rappresentano il 21,5%) e un leggero aumento in estate (27,4% degli incidenti avviene tra luglio e settembre). Nei mesi estivi tende ad aumentare il peso degli incidenti che si verificano nelle ore serali e notturne.

Incidenti per fascia oraria e trimestre – Valori percentuali – Toscana



Tra luglio e settembre aumenta il rischio di incidente nelle province costiere (Massa e Carrara, Lucca, Livorno e Grosseto), plausibilmente per i flussi turistici estivi, che aumentano il traffico veicolare medio in quei territori, rispetto al resto dell'anno.

Incidenti per trimestre e provincia – Incidenti per 100mila abitanti – Toscana



Nei mesi primaverili ed estivi (aprile-settembre) aumenta l'utilizzo, e quindi il rischio di coinvolgimento in incidenti stradali, di motocicli (da 15,3% dei veicoli coinvolti in incidenti nei mesi invernali/autunnali a 19,6% in quelli primaverili/estivi), ciclomotori (da 4,4% a 4,9%) e biciclette o monopattini (da 6,5% a 8%). Contestualmente diminuisce il peso delle auto: da 65,2% a 59,9%.



SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

I VEICOLI COINVOLTI

Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

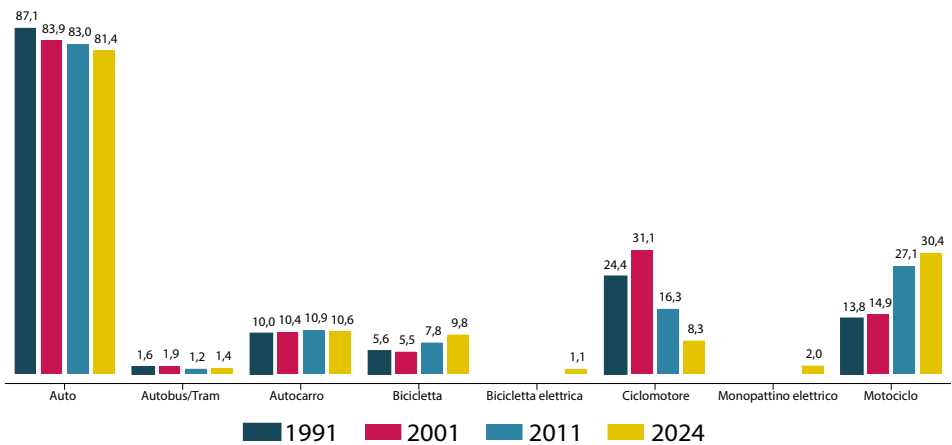
In 12.348 sinistri era coinvolta almeno un'autovettura (81,4% del totale), in 4.619 almeno un motociclo >50cc (30,4%) e in 1.604 un autocarro (10,6%). Queste sono le tre tipologie di mezzo più coinvolte nel 2024, ma dal 1991 la graduatoria si è modificata, con la progressiva sparizione di alcuni mezzi (ad esempio i ciclomotori ≤50cc) e l'aumento di biciclette (elettriche e non) e monopattini elettrici.

Incidenti con almeno un veicolo coinvolto per tipologia – Toscana

Veicolo	1991	2001	2011	2024
Auto	14.269	18.839	15.493	12.348
Motociclo (>50cc)	2.259	3.345	5.054	4.619
Ciclomotore (≤50cc)	4.004	6.986	3.041	1.258
Bicicletta	918	1.238	1.456	1.481
Bicicletta elettrica				167
Monopattino elettrico				297
Autocarro	1.642	2.333	2.042	1.604
Autobus/Tram	262	419	224	206

I ciclomotori erano coinvolti in 4.004 incidenti nel 1991 (24,4% del totale) e sono scesi fino a 1.258 nel 2024 (8,3%), per il progressivo abbandono di questo mezzo. Biciclette e monopattini elettrici dai 15 e 23 sinistri che li hanno visti rispettivamente coinvolti nel 2020 (primo anno di rilevazione), salgono a 167 (1,1%) e 297 (2%). Le biciclette tradizionali dal 1991 a oggi sono quasi raddoppiate.

Incidenti con almeno un veicolo coinvolto per tipologia – Valori ogni 100 incidenti Toscana





SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

IL PARCO VEICOLARE

Trend temporale

Fonte: Annuario statistico ACI 2000-2024



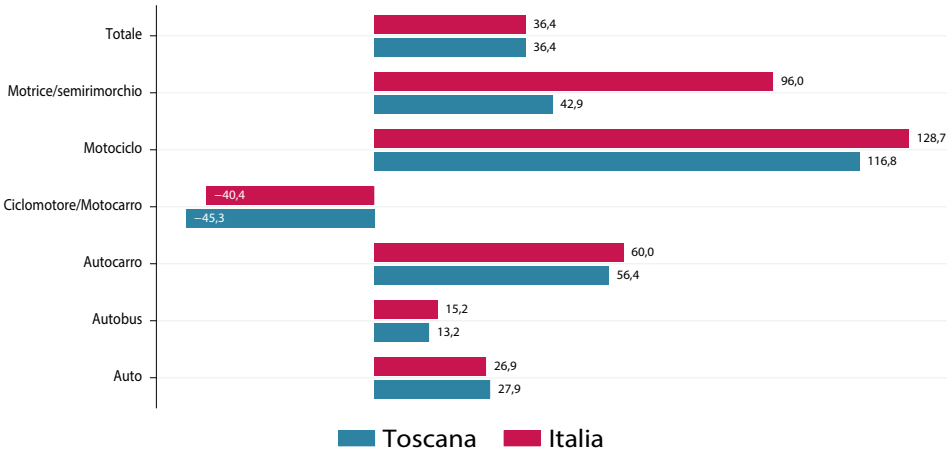
Dal 2000 (primo anno disponibile) al 2024 il parco veicolare in Toscana è aumentato di circa 1 milione di veicoli. Ad eccezione dei ciclomotori e motocarri di cilindrata fino ai 50cc, l'aumento riguarda tutte le tipologie di veicolo.

Parco veicolare per tipologia di veicolo – Valori in migliaia – Toscana

Veicolo	2000	2005	2010	2015	2020	2022	2024
Auto	2.128	2.260	2.383	2.405	2.598	2.635	2.723
Motociclo	280	416	519	535	563	579	607
Autocarro	238	302	340	320	356	358	372
Ciclomotore/motocarro	36	31	27	24	21	21	20
Motrice/semirimorchio	6	7	7	6	8	8	9
Autobus	5	6	6	5	6	6	6
Altri	65	62	21	22	25	27	27
Totale	2.759	3.085	3.304	3.318	3.576	3.634	3.764

L'aumento rispetto al 2000 è del +36,4%, in Toscana come in Italia. Le auto aumentano del 27,9% (26,9% in Italia), i motocicli raddoppiano con un +116,8% (+128,7% in Italia), mentre i ciclomotori e motocarri diminuiscono del 45,3% (-40,4% in Italia).

Parco veicolare per tipologia di veicolo – Differenza percentuale 2024 vs 2000
Toscana e Italia



Rispetto alla popolazione residente, in Toscana si contano 1.028 veicoli ogni 1.000 abitanti, rispetto ai 943 in Italia. Le differenze maggiori si osservano per le auto (744 vs 701), i motocicli (166 vs 131) e gli autocarri (102 vs 92).



SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA

GLI UTENTI VULNERABILI DELLA STRADA

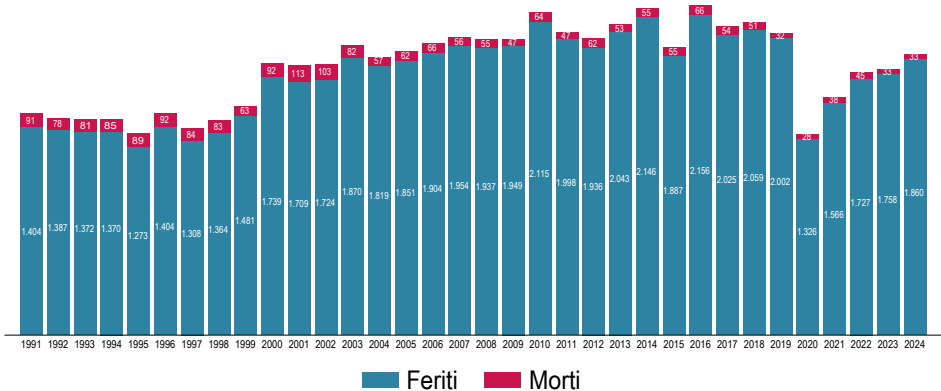
Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

Rispetto al 1991 gli utenti vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti e ciclomotoristi) feriti in un incidente stradale sono scesi da 6.269 a 4.993, principalmente per la riduzione dei feriti su ciclomotori, mentre pedoni e ciclisti sono in aumento. Tra gli automobilisti si registra una forte flessione, soprattutto rispetto al 2001, mentre aumentano i feriti su motociclo.

Pedoni morti e feriti – Toscana



Per quanto riguarda i morti, i miglioramenti dal 1991 al 2024 per gli utenti vulnerabili sono più evidenti: pedoni da 93 a 33, ciclisti da 26 a 14, ciclomotori da 49 a 9. Netta anche la riduzione tra gli automobilisti, da 235 a 55 morti.

Feriti per tipologia di utente – Toscana

Tipologia	Feriti				Morti			
	1991	2001	2011	2024	1991	2001	2011	2024
Vulnerabili								
Pedoni	1.407	1.709	1.998	1.860	93	113	47	33
Bicicletta	882	1.138	1.398	1.429	26	32	29	14
Bicicletta el.				161				
Monopattino el.				279				1
Ciclomotore	3.980	6.771	3.034	1.264	49	60	12	9
Totale	6.269	9.618	6.430	4.993	168	205	88	57
Non vulnerabili								
Motociclo	2.349	3.264	5.104	4.769	63	47	62	56
Auto	12.857	15.740	11.917	8.830	235	215	96	55
Autocarro	517	785	721	536	22	26	7	13
Autobus/Tram	163	203	124	146	2	1		1
Altro	266	144	372	49	5	6	11	3

I conducenti feriti o deceduti nel 2024 sono stati rispettivamente 14.136 e 133, i passeggeri 3.469 e 22.



SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA
I RISCHI PER TIPOLOGIA DI UTENTE DELLA STRADA
Trend temporale



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 1991-2024

Come atteso, gli indici di lesività (feriti) e mortalità più alti si registrano per gli utenti vulnerabili: 107,3 feriti e 2,5 pedoni morti ogni 100 incidenti per investimento di pedone. Subito dopo i pedoni, per quanto riguarda il rischio di morte, vengono motociclisti e ciclisti.

Rispetto al 1991 aumenta l'indice di lesività per i pedoni coinvolti in incidenti, i ciclisti, gli occupanti di ciclomotori, di autocarri e di autobus o tram. Si tratta di aumenti di lieve entità (ad eccezione degli occupanti di autobus/tram), in controtendenza rispetto alla generale diminuzione della lesività, osservata soprattutto tra gli occupanti di auto (da 67 a 59,8 feriti ogni 100 incidenti) e motocicli (da 103,1 a 100,8).

La mortalità diminuisce per tutti gli utenti coinvolti, in particolare per quelli vulnerabili: il rischio tra i pedoni è un terzo rispetto al 1991, per i ciclisti un quarto (passa da 4,8 a 1,1 deceduti ogni 100 incidenti), per i ciclomotori la metà (da 1,9 a 0,8). Diminuiscono anche i rischi per gli altri veicoli.

Lesività e mortalità per tipologia di utente – Valori ogni 100 incidenti in cui è coinvolto il veicolo – Toscana

Denominatore	Utenti per tipologia di veicolo su cui si trovavano	Feriti		Morti	
		1991	2024	1991	2024
Per 100 investimenti di pedone	Pedoni	103,4	107,3	7,5	2,5
	Bicicletta	93,3	94,3	4,8	1,1
	Bicicletta elettrica		96,7		1,7
	Monopattino elettrico		95,9		0,7
	Ciclomotore	98,1	100,6	1,9	0,8
Per 100 incidenti in cui è coinvolto il veicolo	Motociclo	103,1	100,8	3,3	1,7
	Auto	67,0	59,8	1,8	0,6
	Autocarro	29,3	31,6	1,4	0,8
	Autobus/Tram	61,4	77,1	0,5	0,7



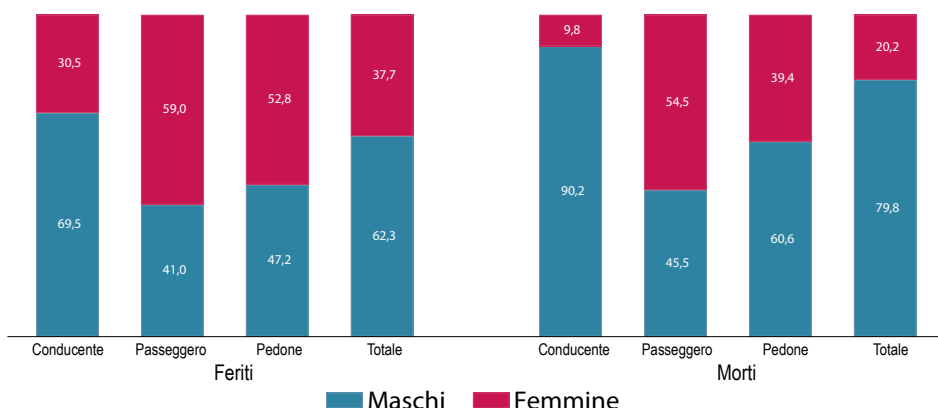
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA I RISCHI PER GENERE ED ETÀ' Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

Nel 2024 gli uomini rappresentano il 62% dei 19.465 feriti e l'80% dei decessi. In particolare sono più coinvolti al volante, mentre le donne sono la maggioranza di passeggeri e pedoni coinvolti.

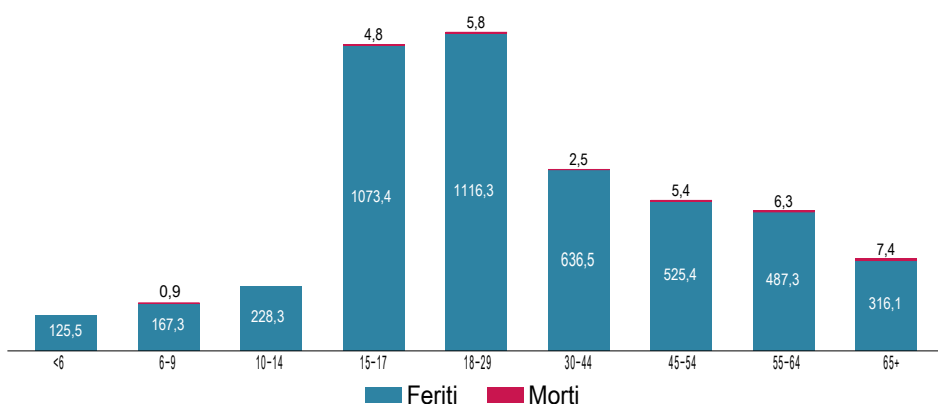
Feriti e morti per tipologia di utente e sesso – Valori ogni 100 feriti o morti – Toscana



Indipendentemente dal tipo di utente, se rapportati alla popolazione, si osservano 681 feriti e 8,4 decessi ogni 100mila uomini (390,5 feriti e 3,9 decessi ogni 100mila donne).

Per quanto riguarda l'età, il rischio complessivo (feriti e morti) raggiunge il proprio picco tra i 18-29enni, con 1.116 feriti e 5,8 morti per 100mila abitanti, seguiti dai 15-17enni, con 1.073 feriti e 4,8 morti ogni 100mila abitanti. La sola mortalità però aumenta dopo i 65 anni d'età, con 7,4 deceduti per 100mila abitanti, seguiti dai 55-64enni, con 6,3 morti ogni 100mila abitanti.

Feriti e morti per classe d'età – Feriti e morti ogni 100mila abitanti – Toscana





SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA
MATRICE DI COLLISIONE DEI FERITI E DEI MORTI
Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

Combinando le informazioni sui due veicoli principali coinvolti (rilevati da scheda ISTAT) possiamo dividere i feriti (e/o morti) per tipologia di collisione: in riga il veicolo sul quale si trova il ferito/deceduto, in colonna il principale altro veicolo coinvolto. I valori indicano la percentuale sul totale dei feriti/decessi. Circa il 15% dei ferimenti/decessi avviene in un incidente con un solo veicolo coinvolto, un ulteriore 10% è rappresentato da pedoni investiti. Complessivamente, la metà dei feriti/decessi avviene con due auto in collisione (evento più ricorrente), con due motocicli o con un’auto in collisione con un motociclo.

Matrice di collisione dei feriti o morti – Valori percentuali – Toscana

Tipo	Pedone	Bici Monop	Ciclo moto	Moto ciclo	Auto	Auto carro	Bus Tram	Altro	Veicolo solo
Pedone		0,3	0,2	1,1	7,0	0,5	0,2	0,3	
Bici/Monop		0,4	0,1	0,5	6,5	0,5	0,1	0,2	1,1
Ciclomotore	0,1	0,1	0,2	0,3	4,4	0,3		0,1	1,0
Motociclo	0,4	0,3	0,3	1,4	16,4	1,5	0,1	0,3	3,8
Auto	0,1	0,1	0,2	0,8	31,0	4,3	0,3	0,3	8,0
Autocarro					1,4	0,8	0,1		0,5
Bus/Tram					0,2	0,1			0,3
Altro					0,8	0,1			0,1

Tra i decessi emergono soprattutto gli investimenti di pedoni da parte di auto, gli impatti tra auto e motocicli e gli incidenti a veicolo singolo che coinvolgono motocicli o ciclomotori. Una quota rilevante dei decessi, quindi, coinvolge incidenti senza collisione con altri veicoli, soprattutto motocicli e ciclomotori.

Matrice di collisione dei morti – Valori percentuali – Toscana

Tipo	Pedone	Bici Monop	Ciclo moto	Moto ciclo	Auto	Auto carro	Bus Tram	Altro	Veicolo solo
Pedone		0,5		0,5	14,4	2,1			
Bici/Monop				1,1	6,9	1,6	0,5	0,5	2,1
Ciclomotore	0,5		0,5	3,7	13,3	2,7			9,0
Motociclo	0,5	0,5			12,2	3,2			12,8
Auto					2,1	2,7			2,1
Autocarro									0,5
Bus/Tram					1,6	0,5			1,1
Altro									



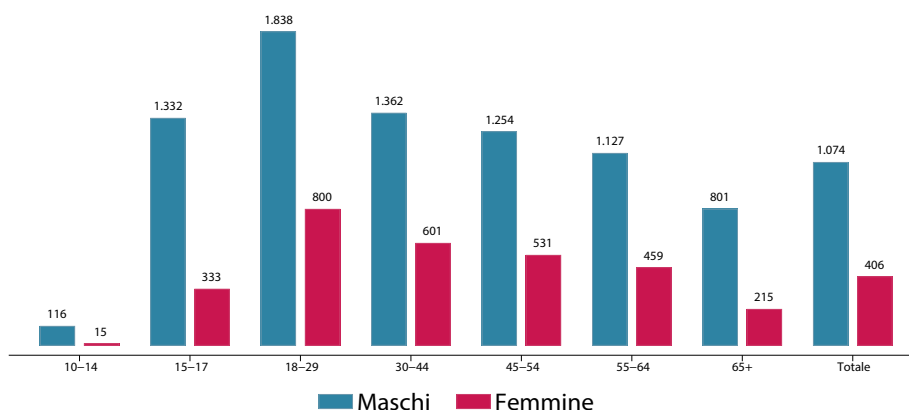
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA CONDUCENTI: SESSO, ETÀ ED ESITO Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

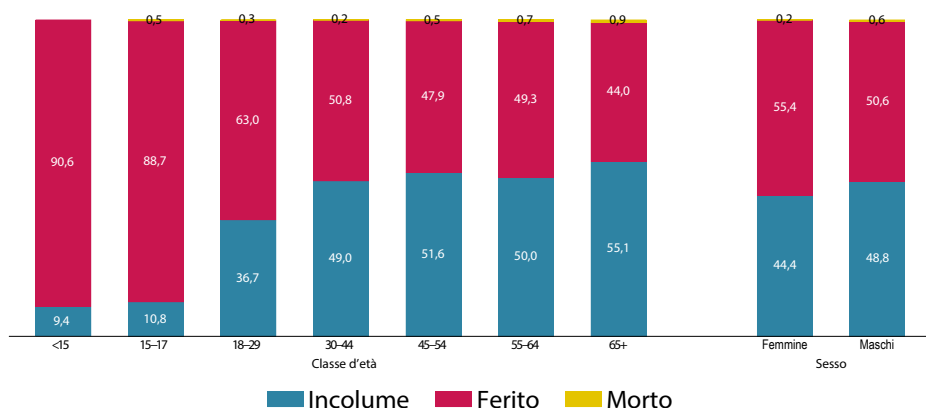
Con le informazioni dei primi 3 veicoli coinvolti, possiamo limitare e approfondire l'analisi sui 26.766 conducenti coinvolti nel 2024. Il 71,4% è un uomo e la classe d'età più rappresentata è quella dei 30-44enni (22,4% del totale). Indipendentemente dalle conseguenze dell'incidente, si conferma il maggior coinvolgimento per il genere maschile, con 1.074 conducenti coinvolti ogni 100mila uomini, rispetto a 406 per 100mila donne. L'età più a rischio è quella dei 18-29enni, con 1.346 conducenti incidentati per 100mila abitanti, rispetto alla media di 731 per 100mila abitanti. L'incidenza nella classe d'età 18-29 anni è nettamente la più alta (in entrambi i generi), considerato che la seconda in ordine di grandezza è pari a 984 per 100mila 30-44enni.

Conducenti coinvolti per sesso e classe d'età – Valori per 100mila abitanti – Toscana



Il rischio nei due generi, quando si considerano solo i conducenti, è più simile, a dimostrazione che parte delle differenze osservate nella popolazione generale dipendono dal fatto che ci sono più uomini al volante. La lesività è maggiore tra i conducenti più giovani (minorenni e 18-29enni), mentre dopo i 55 anni la percentuale di morti tra i conducenti tende ad aumentare.

Conducenti coinvolti per esito, sesso e classe d'età – Valori per 100 conducenti incidentati – Toscana





SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA CONDUCENTI: SESSO, ETÀ, VEICOLI ED ESITO Anno 2024

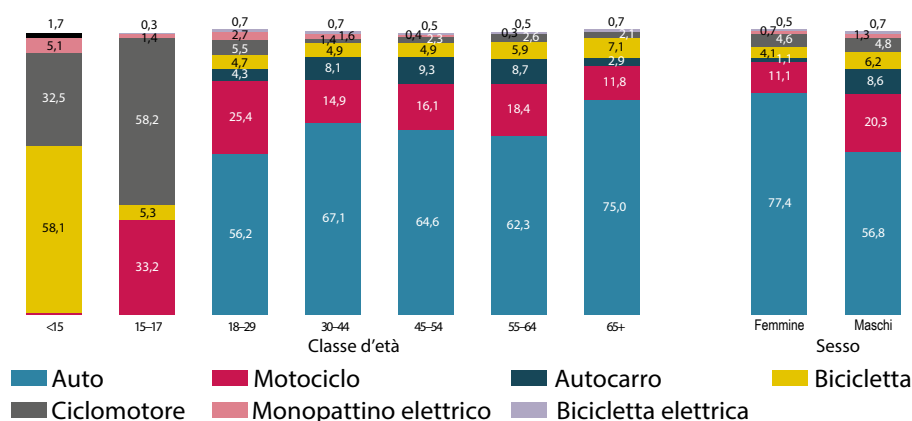


Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

La distribuzione dei conducenti per tipo di veicolo mostra che le donne tendenzialmente preferiscono mezzi che offrono più protezione, meno le due ruote di cilindrata superiore ai 50cc, guidate più dagli uomini (come gli autocarri).

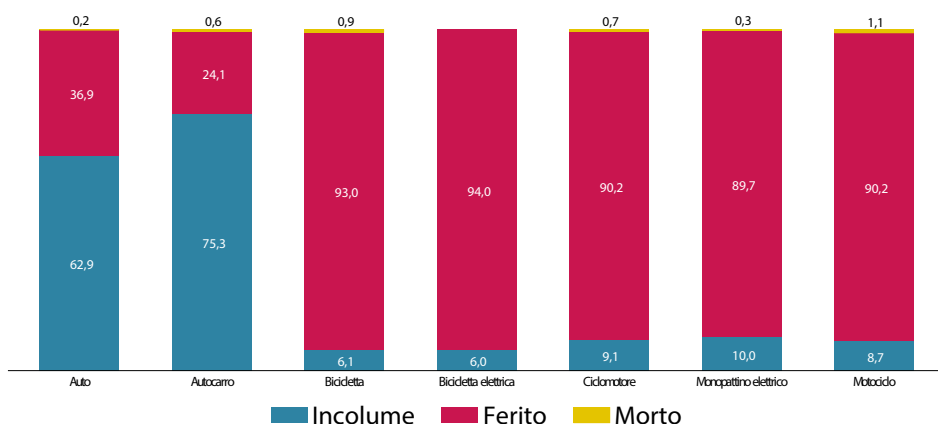
Dai 18 anni d'età l'auto è il mezzo di trasporto prevalentemente coinvolto in incidenti, seguita dai motocicli. Le due ruote diminuiscono progressivamente con l'età, fino quasi a sparire dopo i 65 anni: 3 conducenti su 4 guidano un'auto.

Conducenti coinvolti per sesso, classe d'età e tipo di veicolo – Valori per 100 conducenti incidentati – Toscana



Dal punto di vista degli esiti, è evidente quali siano i veicoli più vulnerabili: biciclette, monopattini, ciclomotori e motocicli. La percentuale di conducenti uscita incolume da un incidente oltrepassa il 60% tra i conducenti di auto, autocarri o altri mezzi a 4 ruote.

Conducenti coinvolti per esito e tipo di veicolo – Valori per 100 conducenti incidentati – Toscana





SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA CONDUCENTI UNDER 30: MATRICE DI COLLISIONE DEI FERITI E DEI MORTI - Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati ISTAT 2024

Considerando i soli conducenti under 30 feriti o deceduti in occasione di un incidente, la matrice di collisione (creata con le stesse modalità descritte in precedenza) mostra come la distribuzione della casistica tenda sempre ad addensarsi intorno ad auto e motocicli, ai quali si aggiungono anche i ciclomotori, utilizzati prima del compimento dei 18 anni. Complessivamente, gli impatti tra queste 3 tipologie di veicolo provocano il 63% dei feriti/morti tra i conducenti under 30.

Matrice di collisione dei conducenti feriti o morti under 30 – Valori percentuali – Toscana

Tipo	Pedone	Bici Monop	Ciclo moto	Moto ciclo	Auto	Auto carro	Bus Tram	Altro	Veicolo solo
Bici/Monop	0,1	0,5	0,2	0,9	8,2	0,6	0,1	0,3	1,4
Ciclomotore	0,2	0,2	0,5	0,8	12,1	0,8	0,1	0,3	2,5
Motociclo	0,6	0,4	0,5	2,1	24,8	2,1	0,1	0,4	4,6
Auto	0,1	0,1	0,2	1,0	21,2	2,3	0,2	0,3	7,6
Autocarro					0,8	0,5			0,2
Altro					0,2				

È la distribuzione maschile a distinguersi di più da quella della generale, per il peso maggiore che hanno i mezzi a due ruote (biciclette comprese) tra i conducenti feriti o deceduti in uno scontro. Tra i maschi under 30 è motociclo vs auto la collisione più frequente (27,6%), mentre resta auto vs auto il più frequente tra le femmine (31,6%).

Matrice di collisione dei conducenti feriti o morti under 30 maschi – Valori percentuali – Toscana

Tipo	Pedone	Bici Monop	Ciclo moto	Moto ciclo	Auto	Auto carro	Bus Tram	Altro	Veicolo solo
Bici/Monop	0,2	0,6	0,2	1,0	9,5	0,7	0,2	0,2	1,3
Ciclomotore	0,2	0,1	0,6	0,5	12,9	0,9	0,1	0,3	2,4
Motociclo	0,6	0,4	0,5	2,3	27,6	2,2	0,1	0,5	5,0
Auto	0,1		0,1	0,7	17,3	1,8	0,2	0,1	6,8
Autocarro					1,0	0,6			0,2
Altro					0,1				

Matrice di collisione dei conducenti feriti o morti under 30 femmine – Valori percentuali – Toscana

Tipo	Pedone	Bici Monop	Ciclo moto	Moto ciclo	Auto	Auto carro	Bus Tram	Altro	Veicolo solo
Bici/Monop		0,4	0,2	0,6	4,8	0,2		0,4	1,7
Ciclomotore	0,1	0,3	0,4	1,7	10,1	0,7	0,1	0,3	2,6
Motociclo	0,6	0,2	0,6	1,6	17,2	1,7	0,2	0,2	3,5
Auto		0,2	0,4	1,5	31,6	3,6	0,3	0,9	9,8
Autocarro	0,1			0,1	0,2				
Altro			0,1		0,4				0,1



SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA GLI ACCESSI IN PRONTO SOCCORSO Anno 2024



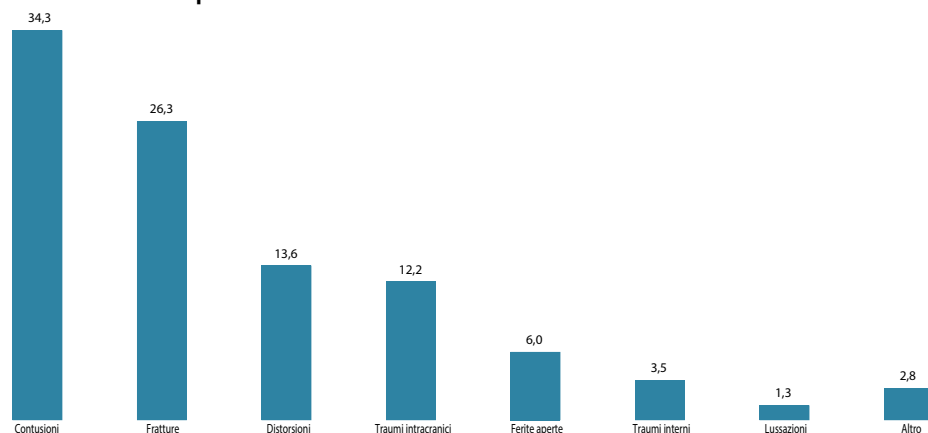
Fonte: elaborazioni ARS su dati Flusso PS 2024

Nel 2024 sono stati 58.920 gli accessi per traumatismo nei Pronto soccorso regionali da parte di residenti toscani dove è stato segnalato un incidente stradale come contesto dell'infortunio. Di questi, 8 sono deceduti. Circa il 40% (23.600 persone) è stato trasportato in ambulanza o in elisoccorso, mentre più della metà ha raggiunto autonomamente il Pronto soccorso.

Le emergenze rappresentano il 6,2%, le urgenze il 46%. Il 35,5% è stato invece classificato come urgenza differibile, il 10,7% come urgenza minore e l'1,6% non urgente.

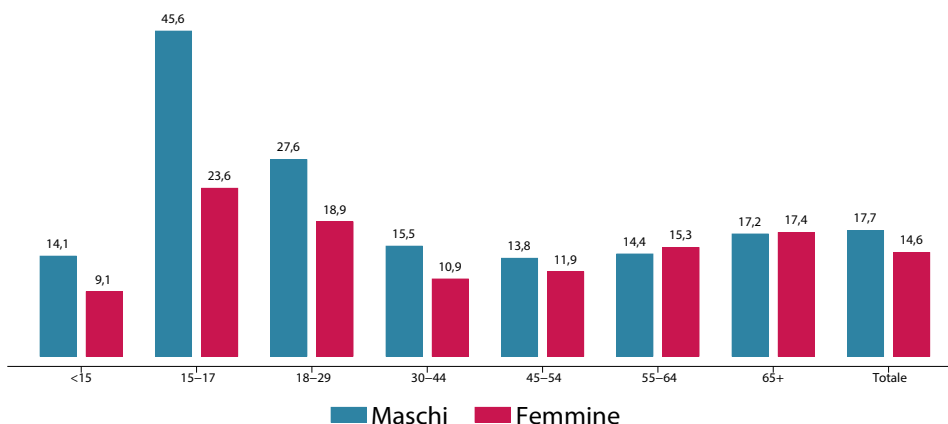
Un paziente su 3 (34,3%) presentava contusioni senza fratture, il 26,3% una o più fratture, il 15,6% traumi intracranici o interni.

Patologia principale di accesso al Pronto soccorso per traumatismi da incidente stradale – Valori per 100 accessi – Toscana



Gli uomini rappresentano il 53,4% e la classe d'età più numerosa è quella degli ultra64enni (28,5%). I tassi di accesso rispetto alla popolazione evidenziano un rischio più alto tra i maschi 15-17enni: 45,6 accessi ogni 1.000 abitanti, rispetto ad una media di 16,1 nella popolazione generale. In generale, i maschi confermano livelli di rischio maggiori: 17,7 vs 14,6 accessi ogni 1.000 abitanti.

Accessi al Pronto soccorso per traumatismi da incidente stradale, per sesso e classe d'età – Valori per 1.000 abitanti – Toscana





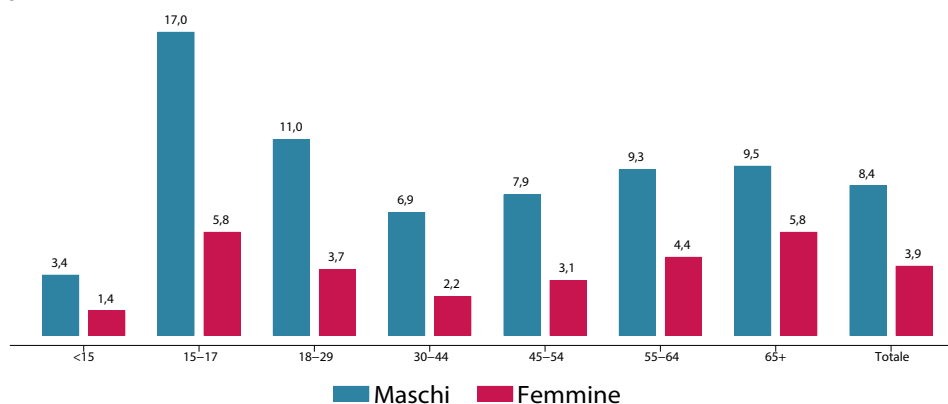
SICUREZZA STRADALE E SALUTE PUBBLICA IN TOSCANA I RICOVERI OSPEDALIERI Anno 2024



Fonte: elaborazioni ARS su dati Flusso SDO 2024

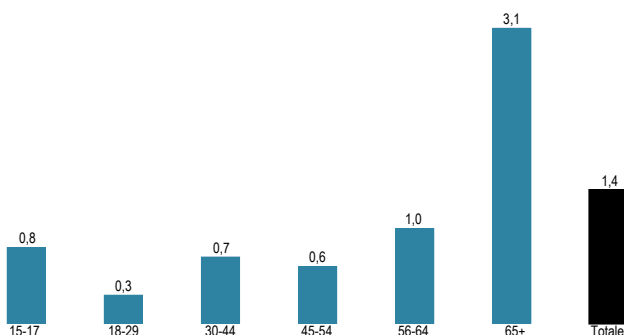
I ricoveri ospedalieri per traumi, per i quali è stato indicato in cartella clinica l'incidente stradale come causa, sono stati 2.234 (toscani ricoverati in presidi toscani), in linea con gli anni precedenti, e tra questi i deceduti sono stati 32, pari all'1,4%. Le fratture sono la causa di ricovero più frequente (68,9%), seguite dai traumi interni (13,9%), intracranici (7,5%) e da ferite aperte (3,4%). Anche per i ricoveri, il target a maggior rischio è rappresentato dai maschi 15-17enni, con un tasso di ricovero pari a 17 ogni 10mila abitanti, rispetto alla media generale di 6,1 ricoveri per 10mila. Le differenze tra maschi e femmine aumentano rispetto al Pronto soccorso: all'aumentare della gravità dell'incidente considerato, per le conseguenze, gli uomini sono più esposti delle donne.

Ricoveri ospedalieri per traumatismi da incidente stradale, per sesso e classe d'età – Valori per 10mila abitanti – Toscana



Il rischio di morte tra i ricoverati non varia in base al sesso: 1,4% tra i maschi vs 1,5% tra le femmine. Varia invece notevolmente con l'età: dai rischi inferiori all'1% fino ai 54 anni, si passa all'1% tra i 55-64enni e al 3,1% tra gli ultra64enni, che evidentemente risentono dell'effetto di potenziali comorbidità.

Morti durante il ricovero ospedaliero per traumatismi da incidente stradale, per classe d'età – Valori per 100 ricoverati – Toscana





Negli ultimi trent'anni la sicurezza stradale in Toscana ha registrato importanti miglioramenti. Dal 1991 a oggi il numero di morti e feriti in incidenti stradali si è ridotto in modo consistente, con una diminuzione particolarmente marcata della mortalità. Questo andamento riflette gli effetti di azioni e innovazioni che riguardano tutto il territorio nazionale: miglioramenti tecnologici dei veicoli e dei dispositivi di sicurezza, delle infrastrutture, dei sistemi di emergenza e soccorso, oltre alle misure normative, tra cui l'introduzione della patente a punti e il progressivo rafforzamento delle sanzioni per i comportamenti di guida più pericolosi.

Nonostante i progressi, gli incidenti stradali restano un importante problema di salute pubblica. La Toscana mantiene livelli di incidentalità superiori alla media nazionale, probabilmente anche per la presenza di intensi flussi turistici, di attraversamento e di mobilità legati al tessuto economico regionale. Ogni anno migliaia di persone restano coinvolte in incidenti con conseguenze che, pur non portando alla morte, mettono a rischio la piena funzionalità e autonomia.

La mortalità, infatti, è la parte più visibile del fenomeno, ma per ogni decesso si registrano numerosi feriti, accessi al Pronto soccorso e ricoveri ospedalieri. Le fratture, i traumi cranici e interni osservati dai flussi sanitari testimoniano come una quota rilevante degli incidenti produca conseguenze cliniche significative sulla persona e sui servizi sanitari. I quasi 59mila accessi al Pronto soccorso e oltre 2.200 ricoveri ospedalieri osservati nel 2024 (da interpretare come una sottostima della casistica effettiva) evidenziano come l'impatto degli incidenti stradali vada ben oltre quanto emerge dalle sole statistiche di mortalità.

Le analisi confermano che il rischio non è distribuito in modo uniforme nella popolazione. I giovani, in particolare tra i 18 e i 29 anni, sono il gruppo più esposto, mentre gli esiti più gravi tendono a concentrarsi nelle età più avanzate, quando la fragilità biologica aumenta il rischio di decesso e di complicanze. Gli uomini sono sistematicamente più coinvolti rispetto alle donne, soprattutto come conducenti.

Un'attenzione particolare va rivolta agli utenti vulnerabili della strada. Pedoni, ciclisti, conducenti di monopattini, ciclomotori e motocicli hanno livelli di rischio superiori rispetto agli occupanti di veicoli che offrono maggiore protezione. La crescita della mobilità attiva e della micromobilità urbana, fenomeno positivo per la salute e la sostenibilità ambientale, richiede investimenti in infrastrutture sicure, moderazione della velocità nei contesti urbani e protezione degli utenti più esposti.



Le evidenze emerse suggeriscono che le future strategie di prevenzione dovranno integrare interventi di diversa natura. Accanto al mantenimento delle attività di controllo e contrasto dei comportamenti a rischio (velocità eccessiva, guida in stato di alterazione, distrazione alla guida) è auspicabile aumentare gli interventi rivolti ai giovani conducenti, ai motociclisti e agli utenti vulnerabili. Particolare attenzione dovrebbe essere riservata alle strade extraurbane, agli spostamenti notturni e ai periodi di maggiore mobilità stagionale.

I risultati suggeriscono inoltre l'opportunità di rafforzare i sistemi di monitoraggio integrato tra dati di incidentalità e dati sanitari, così da disporre di strumenti sempre più efficaci per valutare l'impatto reale degli incidenti sulla salute della popolazione e orientare le priorità di intervento a livello regionale e locale.

La sicurezza stradale non è solo una questione di mobilità o di rispetto delle norme. Ridurre il numero e la gravità degli incidenti significa prevenire morti premature, disabilità, anni di vita in cattiva salute e costi sociali ed economici rilevanti. In quest'ottica la sicurezza stradale deve essere considerata una componente strutturale delle politiche di promozione della salute e di prevenzione, coerentemente con l'approccio "Health in All Policies", che riconosce come la salute della popolazione dipenda anche dalle scelte compiute nei settori dei trasporti, dell'urbanistica e della pianificazione territoriale. Per questo motivo le istituzioni devono progettare interventi di prevenzione in collaborazione con il sistema sanitario, gli enti locali e le forze dell'ordine, coinvolgendo però anche scuole, aziende automobilistiche e gestori delle infrastrutture, perché la sicurezza dipende dall'interazione tra comportamenti individuali, veicoli, infrastrutture e sistemi di soccorso.



La pubblicazione può essere scaricata gratuitamente
dal sito dell'Agenzia regionale di sanità della Toscana:
www.ars.toscana.it