



## Incidenti

L'impatto sociale dei fenomeni di incidentalità stradale, in ambiente domestico e sul lavoro, è di estrema rilevanza, non solo a livello sanitario, ma anche dal punto di vista economico e rappresenta un argomento rilevante al centro dei dibattiti su prevenzione e Sanità Pubblica. Il PNP 2020-2025, attualmente in vigore, si pone sei principali macro-obiettivi, di cui due focalizzati su: incidenti stradali e domestici, infortuni e incidenti sul lavoro e malattie professionali. Proprio per la stabilizzazione degli interventi di prevenzione già introdotti per queste tematiche e l'attuazione di ulteriori misure e di interventi, il nuovo PNP mira a consolidare l'attenzione sulla centralità della persona e sulla sensibilizzazione della popolazione sui rischi, promuovendo, sin dalla scuola primaria, stili di vita corretti e sottolineando l'importanza di comportamenti di guida responsabile. Infine, un altro elemento considerato nel PNP è il raggiungimento degli Obiettivi dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, mediante un approccio combinato di aspetti economici, sociali e ambientali che impattano sul benessere delle persone e sullo sviluppo delle società.

Con la finalità di seguire un filo conduttore tra le tematiche di incidentalità stradale, domestica e infortuni sul lavoro, il presente Capitolo fornisce una lettura di dati e risultati recenti.

È noto che gli incidenti, secondo la fonte dell'OMS, causano, ogni anno, la morte di più di 5 milioni di persone in tutto il mondo. Il 9% della mortalità globale è, infatti, attribuibile agli infortuni, quasi 1,7 volte il numero di vittime causate da HIV/AIDS, tubercolosi, e malaria complessivamente (1).

Sempre secondo le ultime pubblicazioni dell'OMS, ogni anno, in tutto il mondo sono 1,35 milioni le persone che muoiono a causa di un incidente stradale (circa 3.700 ogni giorno) e circa 50 milioni quelle che rimangono ferite o invalide ogni anno. Più di un quarto delle vittime e dei feriti sono pedoni e ciclisti. Gli incidenti stradali sono oggi la principale causa di morte per bambini e giovani adulti di età compresa tra 5-29 anni (2, 3). Da altri Approfondimenti pubblicati dal *Regional Office for Europe* dell'OMS, emerge, poi, che la maggior parte dei Paesi dispone di politiche per la sicurezza stradale, ma un numero nettamente inferiore applica disposizioni e provvedimenti per prevenire le altre tipologie di incidente.

Per quanto concerne gli incidenti domestici e negli ambienti di vita, l'Osservatorio *European Association for Injury Prevention and Safety Promotion* su dati OMS e l'*European Injury Data Base*, riportano che almeno 19,9 milioni di infortuni non intenzionali si verificano ogni anno a casa, nello sport e nelle Istituzioni in tutta l'UE. Quota che rappresenta circa il 52% del totale dei 38 milioni di infortuni che vengono curati ogni anno nei Dipartimenti di emergenza degli Ospedali.

Anche tra i *Sustainable Development Goals*, che compongono l'Agenda 2030 e monitorati per l'Italia dall'Istat, sono inclusi gli incidenti tra i diversi ambiti, come componenti irrinunciabili, numerosi riferimenti al benessere delle persone e a un'equa distribuzione dei benefici dello sviluppo.

Nel presente Capitolo sono contenuti, con riferimento alle statistiche disponibili in Italia, i dati più recenti su incidenti stradali con lesioni a persone e feriti gravi, su infortuni e mortalità sul lavoro e sugli incidenti domestici.

Anche per questa Edizione del Rapporto Osservasalute, il Capitolo è arricchito dai contenuti di un *Box* sugli infortuni sul lavoro dei nati all'estero, per i quali vige l'obbligo di assicurazione all'INAIL.

Passando all'analisi dei principali risultati, per quanto concerne gli incidenti stradali, nel 2021 si sono verificati in Italia 151.875 incidenti stradali con lesioni a persone; le vittime sono state 2.875 e i feriti 204.728. I morti aumentano, come atteso, rispetto al 2020 (+20,0%), ma diminuiscono nel confronto con l'anno 2019 (-9,4%), anno di riferimento per la decade sulla sicurezza stradale 2021-2030. Il tasso di mortalità stradale passa da 40,3 a 48,6<sup>1</sup> morti per milione di abitanti (nel 2020 e nel 2021, rispettivamente), mentre, nel 2019, era pari a 52,6 morti per milione di abitanti. Rispetto al 2010, le vittime della strada diminuiscono del 30,1% (4).

Con riferimento ai dati del 2022, il primo semestre è caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e, di conseguenza, anche dell'incidentalità stradale.

Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2022 si registra, rispetto allo stesso periodo del 2021, un aumento del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (81.437, +24,7%), dei feriti (108.996, +25,7%) e delle vittime entro il trentesimo giorno (1.450, +15,3%) (5).

<sup>1</sup>Nel 2020 sono stati rettificati i valori della popolazione al 1° gennaio 2019 e 2020, a seguito della ricostruzione della popolazione residente post censimento permanente. A seguito della revisione dei dati sulla popolazione, alcuni tassi per il 2019, ricalcolati con i nuovi denominatori, potrebbero presentare differenze rispetto a quelli pubblicati dall'Istat in precedenza.





Nel 2021 i feriti gravi a seguito di incidente stradale sono stati 15.990, valore in aumento rispetto al 2020 (+13,4%), ma in diminuzione rispetto al 2019 (-9,1%). Nel periodo 2016-2021 il rapporto tra feriti gravi e decessi ha un andamento oscillante, con picchi in corrispondenza degli anni 2018 e 2020. I valori dell'indicatore passano da 5,3 feriti per ogni vittima nel 2016 a 5,6 feriti per ogni vittima nel 2021. I feriti gravi, nel 2021, rappresentano circa l'8% del totale dei feriti nel complesso rilevati dalle forze dell'ordine. A livello territoriale persistono ancora alcune differenze: il rapporto tra feriti gravi e morti registra, nel 2021, valori più elevati in Lazio (7,5 feriti gravi), Toscana, Liguria e Lombardia (pari merito 6,0 feriti gravi). I valori più contenuti rispetto alla media nazionale (5,6 feriti gravi) si osservano in Basilicata (3,3 feriti gravi), Molise (3,7 feriti gravi), Friuli Venezia Giulia e Umbria (entrambe 3,9 feriti gravi), Piemonte e Calabria (pari merito 4,7 feriti gravi).

Le denunce di infortunio sul lavoro per l'Industria e Servizi nel 2021 sono state poco più di 472 mila, in calo del 6,2% rispetto al 2020 e del 6,6% rispetto al 2017. Nel quinquennio 2017-2021, il trend infortunistico è decrescente e il dato dell'ultimo anno risulta essere il più basso. Nel 2021 gli eventi mortali sono stati 1.197; nel dettaglio 283 decessi in meno rispetto all'anno precedente (-19,1%), ma in aumento di 213 casi dal 2017 (+21,6%).

Infine, analizzando i tassi di incidenza degli infortuni sul lavoro (per 100.000 addetti), si osserva una variazione del tasso a livello nazionale, che passa da 3.063,57 a 2.756,14 per 100.000, tra il 2017 e il 2021. Nello stesso periodo, il tasso di mortalità per infortuni sul lavoro (per 100.000 addetti) passa invece da 5,96 a 6,98 per 100.000 (8).

Sul fronte degli incidenti domestici, i dati si riferiscono tradizionalmente all'Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana". Nel 2021 gli incidenti in ambiente domestico hanno coinvolto, nei 3 mesi precedenti l'intervista, 633 mila persone (pari al 10,6 per 1.000 della popolazione). Su questa base si può stimare che, nell'arco di 12 mesi, il fenomeno abbia coinvolto 2 milioni e 500 mila persone circa, cioè 42 individui ogni 1.000. Il numero complessivo di incidenti domestici rilevati nel trimestre è stato 743 mila.

Per fornire un quadro esaustivo del fenomeno degli infortuni sul lavoro occorrerebbe analizzare i molteplici aspetti e fattori che lo compongono. Sul livello degli infortuni sul lavoro pesano, infatti, in maniera consistente, oltre al rispetto delle regole da parte degli interessati e dei datori di lavoro, anche le politiche attuate a tutela del lavoratore e l'impatto di fattori esterni.

Per quanto concerne gli incidenti stradali nel loro complesso, la loro prevenzione dovrebbe essere accompagnata da un'azione di sensibilizzazione e formazione dei conducenti e degli utenti della strada. Ruolo fondamentale è rappresentato anche dal programma di raccomandazioni internazionali.

Per il decennio in corso, l'UE ha fissato, nel quadro della politica di sicurezza stradale 2021-2030, il rinnovo dell'obiettivo di riduzione del 50% per i decessi e per le lesioni gravi entro il 2030. Nel febbraio 2020, inoltre, è stata approvata la "Dichiarazione di Stoccolma" che ha proposto anche l'ambizioso obiettivo di una "Vision Zero" entro il 2050.

Per monitorare il raggiungimento degli obiettivi sulla sicurezza stradale, è stato definito, a livello europeo un set di indicatori di prestazione della sicurezza stradale, *Safety Performance Indicators*, al cui monitoraggio partecipa anche l'Italia, con cadenza annuale.

#### Riferimenti bibliografici

- (1) Injuries and violence: the facts. World Health Organization 2014. Disponibile sul sito: [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/149798/1/9789241508018\\_eng.pdf?ua=1&ua=1&ua=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/149798/1/9789241508018_eng.pdf?ua=1&ua=1&ua=1).
- (2) Global status report on road safety 2018. World Health Organization 2019. Disponibile sul sito: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en).
- (3) Epicentro. Il portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica a cura del Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute. Disponibile sul sito: [www.epicentro.iss.it/temi/incidenti/incidenti.asp](http://www.epicentro.iss.it/temi/incidenti/incidenti.asp).
- (4) Progress in Preventing Injuries in the WHO European Region - Implementing the WHO Regional Committee for Europe resolution EUR/RC55/R9 on prevention of injuries in the WHO European Region - World Health Organization 2008. Disponibile sul sito: [www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0008/98423/E91710.pdf](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/98423/E91710.pdf).
- (5) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2021. Disponibile sul sito: [www.istat.it/it/archivio/273324](http://www.istat.it/it/archivio/273324).
- (6) Istat - Incidenti stradali in Italia. Stima preliminare Gennaio-giugno 2022. Disponibile sul sito: [www.istat.it/it/archivio/277703](http://www.istat.it/it/archivio/277703).
- (7) Ministero della Salute - Incidenti domestici. Disponibile sul sito: [www.salute.gov.it/portale/temi/p2\\_5.jsp?lingua=italiano&area=incidenti%20domestici&menu=incidenti](http://www.salute.gov.it/portale/temi/p2_5.jsp?lingua=italiano&area=incidenti%20domestici&menu=incidenti).
- (8) Banca Dati Statistica INAIL - Anno 2021. Disponibile sul sito: <http://bancadaticsa.inail.it/bancadaticsa/login.asp>.





## Incidenti stradali

**Significato.** La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone riguarda tutti gli incidenti stradali verificatisi sulla rete stradale del territorio nazionale, verbalizzati dai Carabinieri o da un'Autorità di Polizia, avvenuti su una strada aperta alla circolazione pubblica e che hanno causato lesioni a persone, morti e/o feriti, con il coinvolgimento di almeno un veicolo. La rilevazione è condotta correntemente dall'Istat, con la compartecipazione dell'ACI e di numerosi Enti pubblici istituzionali, ed è a carattere totale e a cadenza mensile (inserita tra le rilevazioni di interesse pubblico nel Programma Statistico Nazionale - IST00142). L'impianto organizzativo della rilevazione è diversamente articolato sul territorio. L'Istat, infatti, ha adottato un modello organizzativo flessibile del flusso di indagini attraverso la sottoscrizione di un Protocollo di intesa nazionale e la stipula di convenzioni specifiche con Regioni e Province. Tale sistema risulta funzionale al decentramento di alcune fasi del processo, risponde alle esigenze informative delle Amministrazioni locali connesse alle attività di programmazione di adeguati interventi in materia di sicu-

rezza stradale e contribuisce a migliorare la qualità delle informazioni prodotte.

Per descrivere l'importanza e la gravità degli incidenti stradali in Italia, sono stati utilizzati due diversi indicatori: tasso di mortalità standardizzato e tasso di incidentalità stradale.

Tali indicatori consentono di definire letalità, occorrenza e severità del fenomeno oggetto di studio. Per fornire una misura diretta dell'intensità del fenomeno, sono stati inseriti nelle tabelle anche incidenti stradali e morti in valore assoluto.

Il livello di disaggregazione del territorio è dato da regioni e PA, la serie temporale analizzata è il triennio 2019-2021, mentre il tasso standardizzato di mortalità è calcolato anche per genere.

La standardizzazione dei tassi è stata effettuata con il metodo diretto della popolazione tipo. La popolazione standard utilizzata è quella al Censimento 2011. Il tasso di incidentalità stradale è calcolato come rapporto tra numero di incidenti con lesioni a persone e popolazione media residente ed è riferito al periodo 2019-2021.

### Tasso di mortalità per incidente stradale

$$\begin{array}{l} \text{Numeratore} \quad \text{Decessi per incidente stradale} \\ \text{Denominatore} \quad \text{Popolazione media residente} \end{array} \quad \frac{\quad}{\quad} \times 10.000$$

### Tasso di incidentalità stradale

$$\begin{array}{l} \text{Numeratore} \quad \text{Incidenti stradali con lesioni a persone} \\ \text{Denominatore} \quad \text{Popolazione media residente} \end{array} \quad \frac{\quad}{\quad} \times 1.000$$

**Validità e limiti.** Il calcolo dei tassi standardizzati di mortalità si basa sull'utilizzo dei decessi registrati mediante la rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone.

La qualità dei dati provenienti dalla rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone è, ad ogni modo, gradualmente migliorata nel tempo; ad oggi, infatti, escludendo gli scostamenti tra i contingenti dovuti alle differenze definitorie, il numero dei decessi risulta congruente con quanto registrato dall'indagine sulle cause di morte.

Si aggiunge, infine, che i tassi di mortalità standardizzati e d'incidentalità stradale, sono calcolati rapportando i decessi in incidente stradale per regione o PA di evento alla popolazione residente e non alla effettiva popolazione presente sul territorio ed esposta al rischio di incidente, non disponibile ad oggi da alcuna fonte di dati. Benché tale rapporto potrebbe introdurre un *bias*, per la non corrispondenza tra numeratore e

denominatore, questa approssimazione viene comunemente accettata ai fini dell'interpretazione del fenomeno. Per costruire indicatori statistici per l'incidentalità stradale con denominatori più aderenti alla misurazione del fenomeno, sono state pubblicate "statistiche sperimentali", a cura dell'Istat, basate sul rapporto tra incidenti stradali e lunghezze in metri di carreggiata per senso di marcia di arco stradale, desunte dal prodotto *Open Street Map*, liberamente scaricabile. La nuova misurazione fornisce sicuramente una prima serie coerente di dati relativi ai diversi territori. Tale informazione non è disponibile dalle statistiche ufficiali a livello nazionale poichè pur esistendo archivi e grafici stradali dettagliati per singolo Comune, Provincia e Regione, non è stato ancora istituito un catasto strade nazionali armonizzato e sistematico.

È in corso di realizzazione, inoltre, il progetto che prevede la stima dei reali flussi di traffico (veicoli/Km) sulla rete viaria nazionale, sia mediante l'utilizzo di



basi dati amministrative (Revisioni Veicoli e Parco Veicolare di fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ACI), sia di fonte *Big Data*. Ciò consentirà di calcolare le probabilità di essere coinvolti in un incidente e i tassi reali di esposizione a rischio di incidentalità.

Un altro approccio, per fornire un quadro più completo del fenomeno dell'incidentalità stradale e studiarne più a fondo le cause, infine, potrebbe essere un metodo esplorativo legato all'utilizzo di fonti integrate di dati e di analisi di contesto, come, ad esempio, gli infortuni stradali in occasione di lavoro o *in itinere*, il parco veicolare circolante ed i prezzi del carburante.

**Valore di riferimento/Benchmark.** I confronti sono effettuati tra i livelli dei tassi con dettaglio regionale e ripartizionale e il dato medio italiano.

#### **Descrizione dei risultati**

L'emergenza sanitaria da COVID-19 e le relative misure di contrasto hanno condizionato i volumi e l'andamento del traffico stradale, il mercato dell'auto e il profilo di mobilità degli italiani. Basti pensare al perdurare dell'utilizzo dello *smart working* che ha ridotto il flusso di lavoratori negli spostamenti sistematici tra casa e lavoro, ai periodi di didattica a distanza, disposti a seconda della situazione sanitaria locale, ai periodi di blocco del traffico tra le ore 22 e le ore 5 del mattino nei primi 6 mesi dell'anno, a meno di esigenze valide e comprovate.

Ciononostante, il 2021 si caratterizza per la ripresa della mobilità in tutte le sue forme, dopo la sensibile diminuzione forzata del 2020. Nel 2021 sono 2.875 le

vittime in incidenti stradali in Italia (+20,0% rispetto all'anno precedente), 204.728 i feriti (+28,6%) e 151.875 gli incidenti stradali (+28,4%), valori tutti in crescita rispetto al 2020 ma ancora in diminuzione nel confronto con il 2019, individuato come anno di riferimento per la nuova decade per la sicurezza stradale prevista dall'Agenda 2030 (-9,4% le vittime, -15,2% i feriti e -11,8% gli incidenti).

Dall'analisi dei tassi standardizzati di mortalità, nel 2021, come di consueto più elevati per gli uomini, si rileva che le regioni con i livelli più elevati dell'indicatore, oltre a Molise, PA di Bolzano, PA di Trento e Valle d'Aosta che assumono valori oscillanti nel tempo a causa del numero assoluto più esiguo dei casi mortali rilevati, sono Friuli Venezia Giulia, Basilicata, Emilia-Romagna e Abruzzo (valori tra 0,69 e 0,61 per 10.000). I livelli più bassi si registrano in Lombardia, Campania e Liguria (valori tra 0,35-0,40 per 10.000). In Italia il tasso varia, tra il 2019 e il 2021, da 0,52 a 0,48 per 10.000 abitanti.

Per analizzare le variazioni del tasso sul territorio, attenuando le oscillazioni degli indicatori per le regioni con numerosità più esigue di casi, è stato calcolato anche il tasso standardizzato medio su base triennale 2019-2021 (Tabella 1).

I tassi medi di incidentalità stradale più elevati, registrati nel periodo 2019-2021, si osservano, infine, in ordine decrescente, in Liguria, Toscana, Emilia-Romagna, Marche e Lazio (valori tra 4,58-2,88 per 10.000); mentre quelli più bassi, in ordine crescente, si registrano in Calabria, Basilicata, Molise, Campania e Sardegna (valori tra 1,32-1,94 per 10.000) (Tabella 2).



## INCIDENTI

79

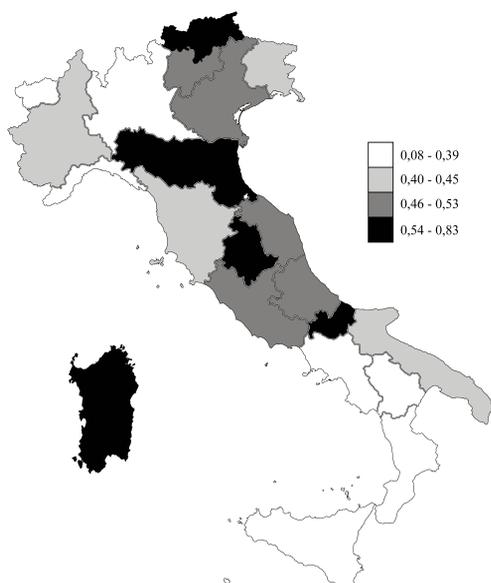
**Tabella 1** - Tasso (standardizzato per 10.000) di mortalità per incidente stradale per genere e regione - Anni 2019-2021

Regioni	Maschi			Femmine			Totale			Tasso medio std (2019-2021)		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	Maschi	Femmine	Totale
Piemonte	0,86	0,68	0,73	0,20	0,15	0,16	0,52	0,41	0,43	0,74	0,17	0,45
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	0,53	0,00	0,13	0,13	0,00	0,00	0,25	0,00	0,07	0,17	0,04	0,08
Lombardia	0,72	0,51	0,63	0,16	0,13	0,09	0,43	0,31	0,35	0,58	0,14	0,35
Bolzano-Bozen	1,53	0,88	0,90	0,19	0,23	0,06	0,84	0,55	0,45	1,09	0,22	0,64
Trento	0,78	0,89	0,66	0,16	0,07	0,21	0,47	0,47	0,44	0,86	0,10	0,47
Veneto	1,12	0,73	0,98	0,30	0,20	0,20	0,69	0,45	0,59	0,86	0,23	0,53
Friuli Venezia Giulia	0,96	0,62	1,15	0,20	0,14	0,24	0,57	0,36	0,69	0,73	0,16	0,43
Liguria	0,78	0,57	0,65	0,07	0,14	0,16	0,42	0,34	0,40	0,64	0,12	0,36
Emilia-Romagna	1,29	0,85	1,10	0,29	0,14	0,17	0,77	0,48	0,61	1,00	0,19	0,58
Toscana	0,89	0,72	0,87	0,20	0,12	0,16	0,54	0,40	0,50	0,77	0,15	0,45
Umbria	1,07	1,02	0,91	0,10	0,06	0,25	0,56	0,52	0,55	1,04	0,07	0,54
Marche	1,06	0,69	0,94	0,22	0,20	0,15	0,62	0,43	0,53	0,82	0,20	0,50
Lazio	0,86	0,76	0,86	0,18	0,16	0,16	0,51	0,44	0,50	0,79	0,17	0,46
Abruzzo	1,03	0,75	1,07	0,14	0,17	0,17	0,56	0,46	0,61	0,85	0,16	0,49
Molise	1,29	1,26	0,73	0,51	0,34	0,26	0,88	0,80	0,50	1,28	0,40	0,83
Campania	0,68	0,53	0,68	0,12	0,11	0,10	0,39	0,31	0,38	0,59	0,11	0,34
Puglia	0,86	0,69	0,91	0,20	0,14	0,14	0,52	0,41	0,51	0,75	0,16	0,45
Basilicata	0,84	0,56	0,90	0,21	0,10	0,39	0,51	0,33	0,64	0,66	0,14	0,39
Calabria	0,97	0,55	0,73	0,12	0,10	0,20	0,53	0,32	0,45	0,70	0,11	0,39
Sicilia	0,70	0,57	0,80	0,15	0,10	0,14	0,42	0,32	0,46	0,61	0,12	0,36
Sardegna	0,76	1,08	0,98	0,13	0,11	0,16	0,44	0,58	0,57	0,98	0,12	0,54
<b>Italia</b>	<b>0,88</b>	<b>0,67</b>	<b>0,83</b>	<b>0,19</b>	<b>0,14</b>	<b>0,15</b>	<b>0,52</b>	<b>0,39</b>	<b>0,48</b>	<b>0,74</b>	<b>0,15</b>	<b>0,44</b>

**Nota:** i tassi di mortalità standardizzati sono stati costruiti utilizzando la popolazione standard al Censimento 2011.

**Fonte dei dati:** Istat. Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2021; Istat. Popolazione Residente al 1° gennaio. Anni 2019-2021; per gli anni 2019-2022 i dati sulla popolazione residente sono di fonte "Bilancio demografico nazionale" - Istat. Anno 2022.

**Tasso medio (standardizzato per 10.000) di mortalità per incidente stradale per regione. Anni 2019-2021**



**Tabella 2** - Tasso e media (valori per 1.000) di incidentalità stradale, incidenti stradali e decessi (valori assoluti) per incidente stradale per regione - Anni 2019-2021

Regioni	Tassi di incidentalità stradale				Incidenti stradali			Decessi per incidenti stradali		
	2019	2020	2021	Media (2019-2021)	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Piemonte	2,46	1,66	2,29	2,14	10.646	7.147	9.759	232	182	192
Valle d'Aosta	2,49	1,56	2,00	2,02	313	194	247	4	0	1
Lombardia	3,24	2,00	2,59	2,61	32.560	19.964	25.838	438	317	357
Bolzano-Bozen	3,18	2,32	2,80	2,76	1.694	1.239	1.492	46	31	24
Trento	2,52	1,62	2,08	2,07	1.375	880	1.125	25	25	25
Veneto	2,83	2,02	2,55	2,47	13.857	9.839	12.403	336	229	285
Friuli Venezia Giulia	2,74	1,95	2,48	2,39	3.321	2.344	2.970	72	47	82
Liguria	5,24	3,77	4,73	4,58	8.049	5.731	7.166	64	59	64
Emilia-Romagna	3,74	2,63	3,44	3,27	16.767	11.692	15.231	352	223	281
Toscana	4,18	2,80	3,70	3,56	15.525	10.350	13.596	209	152	190
Umbria	2,63	1,96	2,32	2,31	2.306	1.699	2.001	51	45	53
Marche	3,55	2,45	3,12	3,04	5.399	3.695	4.663	99	69	84
Lazio	3,27	2,32	3,06	2,88	18.910	13.300	17.486	295	261	288
Abruzzo	2,43	1,71	2,13	2,09	3.160	2.205	2.729	78	59	80
Molise	1,83	1,27	1,44	1,51	555	378	421	28	25	15
Campania	1,75	1,25	1,60	1,54	10.058	7.088	9.014	223	176	214
Puglia	2,44	1,84	2,31	2,20	9.679	7.265	9.086	207	160	203
Basilicata	1,62	1,23	1,69	1,51	903	677	918	29	18	36
Calabria	1,45	1,11	1,39	1,32	2.771	2.079	2.587	104	61	85
Sicilia	2,18	1,66	2,06	1,97	10.702	8.053	9.943	210	161	225
Sardegna	2,24	1,55	2,01	1,94	3.633	2.479	3.200	71	95	91
<b>Italia</b>	<b>2,87</b>	<b>1,99</b>	<b>2,57</b>	<b>2,48</b>	<b>172.183</b>	<b>118.298</b>	<b>151.875</b>	<b>3.173</b>	<b>2.395</b>	<b>2.875</b>

**Fonte dei dati:** Istat. Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2021; Istat. Popolazione Residente al 1° gennaio. Anni 2019-2021; per gli anni 2019-2022 i dati sulla popolazione residente sono di fonte "Bilancio demografico nazionale" - Istat. Anno 2022.

### Confronto internazionale

Tra tutti i sistemi di trasporto, quello su strada è di gran lunga il più pericoloso e comporta il prezzo più alto in termini di vite umane. Anche sulle strade europee, il 2021 segna una graduale ripresa della mobilità. Nel 2021, le vittime per incidente stradale nell'UE a 27 Paesi membri (UE-27, escluso il Regno Unito, uscito dall'UE a seguito della Brexit il 31 gennaio 2020) sono state 19.855 vs le 18.849 del 2020, le 22.694 del 2019 e le 29.690 del 2010. L'aumento, nel 2021, è stato del 5,3% sull'anno precedente, mentre si registra ancora un calo del 12,5% rispetto al 2019, dopo la drastica riduzione del 2020 (-16,9%).

La crescita del numero di vittime della strada non ha interessato tutti i Paesi dell'UE-27: variazioni negative si rilevano, infatti, nei Paesi Bassi (-4,6%), Germania (-5,7%), Svezia (-5,9%), Cipro (-6,3%), Lussemburgo (-7,7%), Irlanda (-8,1%), Estonia (-8,3%), Polonia (-9,9%), Danimarca (-12,9%), Lituania (-16,0%) e Malta (-25,0%).

Gli aumenti più consistenti sono stati, invece, registrati in Slovenia (+42,5%), Croazia (+23,2%), Bulgaria (+21,2%), Italia (+20,0%), Ungheria (+17,2%) e Francia (+16,0%). Il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) si attesta, nel 2021, a 44,7 nell'UE-27 e a 48,5 in Italia. Il nostro Paese passa così dal dodicesimo al tredicesimo posto nella graduatoria europea (Tabella 3, Grafico 1, Grafico 2).

Per il decennio 2021-2030, gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di riferimento (fissato al 2019) e il monitoraggio di specifici indicatori chiave di prestazione, *Key Performance Indicators* (KPI), sui temi di velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.



## INCIDENTI

81

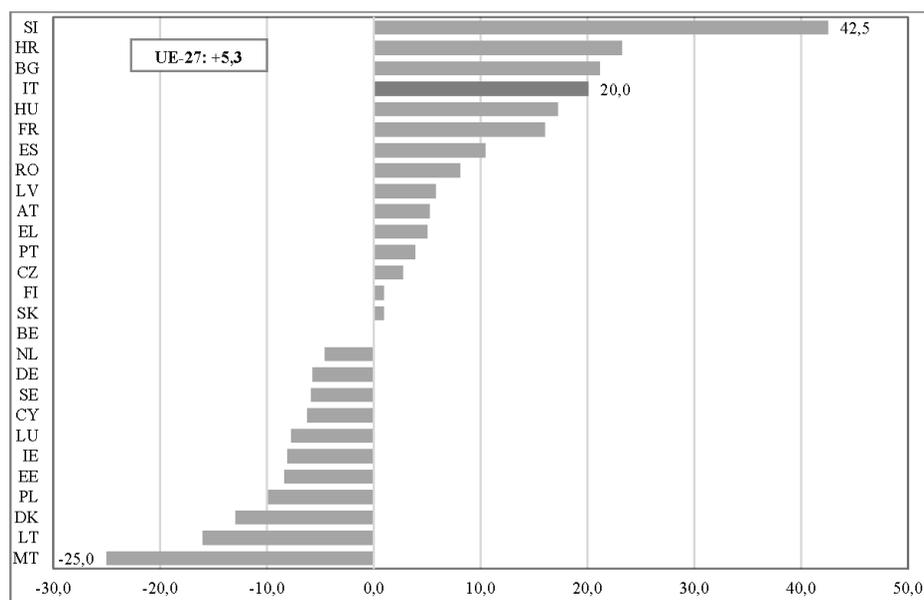
**Tabella 3** - Decessi (valori assoluti) per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-27 e dell'Unione Europea-28 - Anni 2001, 2010, 2015-2021

Paesi	2001	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Austria	958	552	479	432	414	409	410	344	362
Belgio	1.486	841	762	670	609	604	620	484	484
Bulgaria	1.011	776	708	708	682	611	628	463	561
Cipro	98	60	57	46	53	49	52	48	45
Croazia	647	426	348	307	331	317	297	237	292
Danimarca	431	255	178	211	183	175	205	155	135
Estonia	199	79	67	71	48	67	52	60	55
Finlandia	433	272	270	258	223	225	205	221	223
Francia	8.162	3.992	3.461	3.477	3.448	3.248	3.239	2.541	2.947
Germania	6.977	3.651	3.459	3.206	3.177	3.275	3.059	2.724	2.569
Grecia	1.880	1.258	793	807	739	700	699	579	608
Irlanda	411	212	162	182	156	140	142	149	137
<b>Italia</b>	<b>7.096</b>	<b>4.114</b>	<b>3.428</b>	<b>3.283</b>	<b>3.378</b>	<b>3.334</b>	<b>3.173</b>	<b>2.395</b>	<b>2.875</b>
Lettonia	558	218	188	158	136	148	132	139	147
Lituania	706	299	242	192	192	173	184	175	147
Lussemburgo	70	32	36	32	25	36	22	26	24
Malta	16	15	11	22	19	18	16	12	9
Paesi Bassi	1.083	640	620	629	613	678	661	610	582
Polonia	5.534	3.907	2.938	3.026	2.831	2.862	2.909	2.491	2.245
Portogallo	1.670	937	593	563	602	675	614	495	514
Repubblica Ceca	1.334	802	737	611	577	658	617	517	531
Romania	2.450	2.377	1.893	1.913	1.951	1.867	1.864	1.646	1.779
Slovacchia	625	353	274	242	250	229	245	224	226
Slovenia	278	138	120	130	104	91	102	80	114
Spagna	5.517	2.478	1.689	1.810	1.830	1.806	1.724	1.366	1.508
Svezia	534	266	259	270	253	324	221	204	192
Ungheria	1.239	740	644	565	624	633	602	464	544
<b>EU-27</b>	<b>51.403</b>	<b>29.690</b>	<b>24.416</b>	<b>23.821</b>	<b>23.448</b>	<b>23.352</b>	<b>22.694</b>	<b>18.849</b>	<b>19.855</b>
Regno Unito	3.598	1.905	1.804	1.860	1.856	1.839	1.926	1.636	1.610
<b>EU-28</b>	<b>55.001</b>	<b>31.595</b>	<b>26.220</b>	<b>25.681</b>	<b>25.304</b>	<b>25.191</b>	<b>24.620</b>	<b>20.485</b>	<b>21.465</b>

**Nota:** stime preliminari nel 2021 per Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Portogallo, Repubblica Ceca, Spagna, Svezia, Ungheria.

**Fonte dei dati:** European Transport Safety Council. Annual PIN Report. Anno 2022.

**Grafico 1** - Decessi (variazioni - valori per 100) per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-27 - Anni 2020-2021

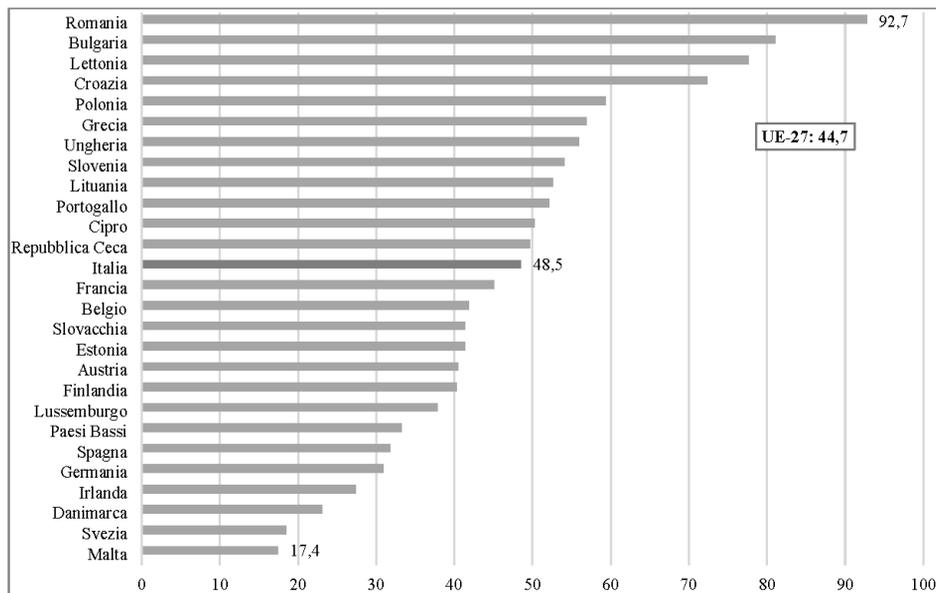


**Legenda:** AT Austria - BE Belgio - BG Bulgaria - CY Cipro - CZ Repubblica Ceca - DE Germania - DK Danimarca - EE Estonia - EL Grecia - ES Spagna - FI Finlandia - FR Francia - HR Croazia - HU Ungheria - IE Irlanda - IT Italia - LT Lituania - LU Lussemburgo - LV Lettonia - MT Malta - NL Olanda - PL Polonia - PT Portogallo - RO Romania - SE Svezia - SI Slovenia - SK Repubblica Slovacca.

**Fonte dei dati:** European Transport Safety Council. Annual PIN Report. Anno 2022.



**Grafico 2** - Tasso (valori per 1.000.000) di mortalità per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-27 - Anno 2021\*



\*Il tasso di mortalità (per 1.000.000) per l'Italia, anno 2021, differisce dal valore riportato nel Report pubblicato dall'European Transport Safety Council, poiché ricalcolato utilizzando il numero di decessi in incidente stradale definitivo, diffuso dall'Istat.

**Fonte dei dati:** European Transport Safety Council. Annual PIN Report. Anno 2022.

### Raccomandazioni di Osservasalute

Per il decennio in corso, l'UE ha fissato nel quadro della politica di sicurezza stradale 2021-2030 il nuovo Obiettivo di riduzione del 50% per i decessi e per le lesioni gravi entro il 2030. La Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020, inoltre, ha aperto la strada per un ulteriore impegno politico globale per il prossimo decennio e ha gettato le basi per un nuovo e ambizioso *target*: 0 vittime sulle strade entro il 2050 ("Vision Zero"). Purtroppo, secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2022, si registra nuovamente, in Italia, rispetto al 2021, un aumento del numero delle vittime (1.450, +15,3%); il percorso verso il conseguimento degli obiettivi per la sicurezza stradale è iniziato, quindi, già con difficoltà.

Per raggiungere la "Vision Zero", la Commissione Europea sta implementando, nel medio termine, un vero e proprio *Road Safety System*, con un *set* di indicatori di prestazione che anche l'Italia sta producendo sotto la guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per monitorare i progressi dei Paesi dell'UE sono stati definiti i KPI che riguardano le aree: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare, livello di sicurezza della rete stradale nazionale, distrazione alla guida, efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.

Infine, per sostenere la linea strategica intrapresa dall'UE, Adina Vălean, Commissario europeo per i

Trasporti, ha dichiarato: "Mentre i livelli del traffico tornano alla normalità, dobbiamo assicurarci di non tornare ai numeri pre-COVID-19 relativamente ai decessi sulle nostre strade. A livello UE ci impegneremo attraverso finanziamenti, legislazione e sensibilizzazione per contribuire a fornire un sistema di infrastrutture più sicure, veicoli più sicuri, uso stradale più sicuro e migliore assistenza post-incidente. Si tratta di una responsabilità condivisa con gli Stati membri, l'industria e gli utenti della strada. Ogni decesso e ferito grave sulle nostre strade è da considerarsi evitabile".

### Riferimenti bibliografici

- (1) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2021. Disponibile sul sito: [www.istat.it/it/archivio/273324](http://www.istat.it/it/archivio/273324).
- (2) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2020. Disponibile sul sito: [www.istat.it/it/archivio/259825](http://www.istat.it/it/archivio/259825).
- (3) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2019. Disponibile sul sito: [www.istat.it/it/archivio/245757](http://www.istat.it/it/archivio/245757).
- (4) Istat - Incidenti stradali. Stima preliminare gennaio-giugno 2022: [www.istat.it/it/archivio/277703](http://www.istat.it/it/archivio/277703).
- (5) European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2022. Disponibile sul sito: <https://etsc.eu/16th-annual-road-safety-performance-index-pin-report>.
- (6) Commissione Europea, L'Europa in movimento: la Commissione completa la sua agenda per una mobilità sicura, pulita e connessa, Bruxelles, 17 maggio 2018 - Disponibile sul sito: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-3708\\_it.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_it.htm).
- (7) European Commission (28th March 2022): Road safety in the EU: fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level. Disponibile sul sito: [https://transport.ec.europa.eu/news/preliminary-2021-eu-road-safety-statistics-2022-03-28\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news/preliminary-2021-eu-road-safety-statistics-2022-03-28_en).



## Feriti gravi in incidenti stradali

**Significato.** Il programma di azione previsto per la decade sulla sicurezza stradale 2021-2030, proclamata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e UE, tenendo conto dei progressi compiuti durante il decennio di azioni appena concluso (1, 2), ha posto l'accento su un rinnovato impegno per il miglioramento della sicurezza stradale con il *target* di dimezzare il numero delle vittime in incidenti stradali e il numero dei feriti con lesioni gravi entro il 2030. A seguito degli obiettivi fissati, per rendere comparabili e armonizzati i dati forniti dai Paesi dell'UE, sono state emanate Linee Guida internazionali per la classificazione della gravità delle lesioni da incidente stradale. L'Italia,

seguendo una delle possibili strategie proposte dalla CE per la produzione di statistiche armonizzate, ha definito il numero dei feriti gravi in incidenti stradali a partire dalle informazioni presenti sulle SDO, di titolarità del Ministero della Salute. Il calcolo dei feriti gravi è stato effettuato<sup>1</sup> seguendo la Classificazione *Maximum Abbreviated Injury Scale 3+* (MAIS3+).

Per quanto concerne gli indicatori, il rapporto di gravità fornisce il numero di feriti gravi per ogni decesso in incidente stradale, mentre il tasso grezzo di lesività indica quanti feriti gravi si contano ogni 100.000 abitanti.

### Rapporto di gravità

$$\text{Rapporto di gravità} = \frac{\text{Numeratore}}{\text{Denominatore}} \times 100$$

Numeratore: Feriti gravi per incidente stradale  
Denominatore: Decessi per incidente stradale

### Tasso grezzo di lesività grave

$$\text{Tasso grezzo di lesività grave} = \frac{\text{Numeratore}}{\text{Denominatore}} \times 100.000$$

Numeratore: Feriti gravi per incidente stradale  
Denominatore: Popolazione media residente

**Validità e limiti.** Per la definizione di “ferito grave” e per la classificazione dei livelli di gravità delle lesioni, è stato proposto dalla CE (3) l'utilizzo dell'esistente Classificazione dei traumi *Abbreviated Injury Scale* (AIS) e, in particolare, della sua variante MAIS3+. L'AIS è una scala di misurazione basata su un sistema di punteggio da attribuire alla gravità globale della lesione, stabilita tenendo in considerazione l'importanza relativa delle lesioni riportate per regione del corpo colpita.

Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 punti (1 = minimo; 6 = massimo).

La classificazione dei feriti gravi viene effettuata tramite l'utilizzo delle regole di riclassificazione dei codici ICD-9-CM (4, 5) in codici AIS, messi a disposizione dalla CE. La Classificazione AIS abbreviata fornita prevede l'attribuzione di un codice 1 per i casi in cui viene accertata la gravità della lesione (punteggio AIS  $\geq 3$ ), di un codice 0 per i feriti non gravi (punteggio AIS  $< 3$ ) e di un codice 9 per i casi per i quali

non è possibile definire la gravità<sup>2</sup>. Il *copyright* è dell'*Association for the Advancement of Automotive Medicine* (6).

**Valore di riferimento/Benchmark.** I confronti sono effettuati tra i livelli dei tassi e rapporti con dettaglio regionale e il dato medio italiano.

### Descrizione dei risultati

Sebbene il 2021 sia ancora caratterizzato da profondi cambiamenti nella mobilità e nell'incidentalità stradale a seguito del perdurare della pandemia di COVID-19 e delle restrizioni alla circolazione ancora in atto, si registra una netta ripresa delle attività e dell'incidentalità.

Nel 2021 si rileva, come atteso, un forte aumento degli incidenti stradali e del numero degli infortunati coinvolti rispetto al 2020, sebbene in calo rispetto al 2019, ultimo anno pre-pandemia. Nel 2021, in Italia, i feriti gravi a seguito di incidente stradale sono in

<sup>1</sup>Nell'Edizione del Rapporto Osservasalute 2015 sono stati presentati i primi risultati dello studio sui feriti gravi in incidenti stradali, mediante l'adozione della classificazione MAIS3+, il testo redatto per l'Edizione corrente rappresenta un aggiornamento con dati riferiti al 2021.

<sup>2</sup>I casi riconducibili a lesioni in incidente stradale sono stati isolati utilizzando le informazioni congiunte tra il codice ICD-9-CM riferito alle lesioni, assegnato per le diagnosi principali e/o secondarie, l'informazione sulla modalità della causa accidentale e il codice della causa esterna (ICD-9-CM E), attribuito solo nel caso di ammissione ospedaliera a seguito di traumatismo o avvelenamento. Per ciascun anno elaborato è stato considerato solo il primo ricovero di ciascun soggetto e solo i *record* con codice anonimo di tracciamento valido; la selezione dei casi è stata effettuata includendo la diagnosi principale e le diagnosi secondarie. Gli individui deceduti entro 30 giorni dal ricovero sono stati esclusi dalla selezione (secondo la definizione internazionale si considera “morto in incidente stradale” un individuo deceduto sul colpo o entro il 30° giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente). Per gli anni 2016-2020 la data di morte è stata ottenuta, con algoritmo messo a punto dal Ministero della Salute, utilizzando il *linkage* con l'Anagrafe fiscale dell'Agenzia delle Entrate, per poter individuare anche i pazienti deceduti dopo la dimissione dall'Ospedale o il trasferimento ad altro Istituto per acuti. Per il calcolo dei dati, riferiti all'anno 2021, l'elaborazione è stata effettuata dall'Istat sull'archivio delle SDO.



aumento rispetto al 2020 (15.990<sup>3</sup>, +13,4%) e in diminuzione rispetto al 2019 (-9,1%). Valori più elevati di feriti gravi, nel 2021, si registrano per Lazio, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Campania, regioni con una vasta ampiezza territoriale e forte peso demografico (*range* 2.149 e 1.198).

Il rapporto di gravità, ossia il rapporto tra il numero di feriti gravi in incidente stradale (provenienti da dati SDO) e i morti in incidente stradale (provenienti dai dati dell'Indagine sugli incidenti stradali con lesione a persone) (7), misura il numero di feriti gravi per ogni decesso avvenuto per incidente stradale. Nel 2021, si registrano in Italia 5,6 feriti gravi per ogni decesso in incidente stradale, valore variabile a livello regionale. Il livello del rapporto di gravità, nel 2021, rimane pressoché stabile rispetto al 2019 (5,5 feriti gravi) e diminuisce rispetto al 2020 (5,9 feriti gravi), in linea anche con quanto registrato per la mortalità stradale (-9,4% nel 2021 rispetto all'anno precedente). Nel 2021, in Lazio, Toscana, Liguria e Lombardia si registra un numero più elevato di feriti gravi per ogni

decesso (valori del rapporto di gravità compresi tra 7,5-6,0 feriti gravi per ogni decesso). Anche per le PA di Trento e Bolzano si registrano valori molto elevati (7,7 e 9,3 feriti gravi, rispettivamente), ma oscillanti nel tempo a causa della numerosità esigua di casi. In Basilicata, Molise, Friuli Venezia Giulia, Umbria, Piemonte e Calabria si rilevano i valori più bassi rispetto alla media nazionale (valori tra 3,3-4,7 feriti gravi per ogni decesso). Per avere la dimensione del fenomeno rispetto alla popolazione media residente nazionale, sono stati calcolati i tassi di lesività grave, ossia una misura del numero di feriti gravi per 100.000 abitanti (Cartogramma).

Nel 2021, in Italia, si sono avuti 27,0 feriti gravi in incidente stradale ogni 100.000, rispetto ai 23,7 per 100.000 nel 2020 e 29,7 per 100.000 nel 2019. Valori elevati si riscontrano in PA di Bolzano, Lazio, Abruzzo, PA di Trento ed Emilia-Romagna (tra 41,6-33,8 per 100.000), mentre valori più bassi si hanno in Molise, Valle d'Aosta, Piemonte, Campania, Lombardia e Basilicata (tra 18,8-21,5 per 100.000).

**Tabella 1 - Feriti gravi (valori assoluti) per incidente stradale e rapporto (valori per 100) di gravità\* per regione - Anni 2016-2021**

Regioni	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	Feriti gravi	Feriti gravi/morti										
Piemonte	963	3,9	889	3,2	933	3,7	846	3,6	671	3,7	897	4,7
Valle d'Aosta	33	11	42	5,3	58	4,8	45	11,3	29	-	25	-
Lombardia	2.312	5,3	2.456	5,8	2.450	5,1	2.126	4,9	1.879	5,9	2.141	6,0
Bolzano-Bozen	175	4,6	197	6,6	181	5,5	185	4,0	139	4,5	222	9,3
Trento	180	5,6	194	6,7	216	7,2	199	8,0	179	7,2	193	7,7
Veneto	1.479	4,3	1.346	4,5	1.494	4,8	1.621	4,8	1.297	5,7	1.448	5,1
Friuli Venezia Giulia	338	5	367	5,3	405	5,3	360	5,0	297	6,3	323	3,9
Liguria	534	9,2	463	5,3	318	2,6	410	6,4	360	6,1	382	6,0
Emilia-Romagna	1.760	5,7	1.686	4,5	1.666	5,3	1.675	4,8	1.302	5,8	1.496	5,3
Toscana	1.000	4	864	3,2	1.401	5,9	1.262	6,0	960	6,3	1.141	6,0
Umbria	172	4,9	205	4,3	200	4,2	179	3,5	193	4,3	209	3,9
Marche	400	4	487	5,1	554	6,4	583	5,9	398	5,8	437	5,2
Lazio	2.687	7,7	2.508	7,0	2.624	7,8	2.330	7,9	1.907	7,3	2.149	7,5
Abruzzo	500	6,6	545	7,9	570	7,5	510	6,5	426	7,2	464	5,8
Molise	76	4,5	88	3,3	77	5,1	69	2,5	57	2,3	55	3,7
Campania	1.417	6,5	1.342	5,5	1.443	7,0	1.393	6,2	1.088	6,2	1.198	5,6
Puglia	1.202	4,7	1.215	5,1	1.322	6,6	1.293	6,2	1.008	6,3	1.055	5,2
Basilicata	103	2,5	94	2,8	143	3,2	108	3,7	128	7,1	117	3,3
Calabria	535	4,6	643	6,4	736	5,8	612	5,9	350	5,7	403	4,7
Sicilia	902	4,7	1.085	5,2	1.306	6,2	1.321	6,3	1.034	6,4	1.147	5,1
Sardegna	556	5,2	593	6,6	517	4,9	473	6,7	400	4,2	488	5,4
<b>Italia</b>	<b>17.324</b>	<b>5,3</b>	<b>17.309</b>	<b>5,1</b>	<b>18.614</b>	<b>5,6</b>	<b>17.600</b>	<b>5,5</b>	<b>14.102</b>	<b>5,9</b>	<b>15.990</b>	<b>5,6</b>

\*Rapporto tra feriti gravi in incidente stradale (da dati SDO) e morti in incidente stradale (da Indagine su incidenti stradali con lesione a persone, Istat).

- = non comunicato.

**Fonte dei dati:** Ministero della Salute, Direzione Generale della Programmazione Sanitaria - Ufficio 6. Anno 2021; Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2022 (elaborazioni Istat 2023).

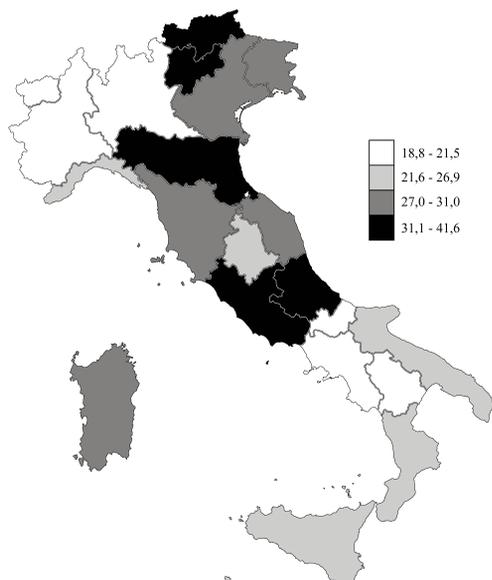
<sup>3</sup>La lettura e l'interpretazione dei dati presentati, sebbene consenta di delineare una tendenza per il fenomeno, deve essere effettuata con estrema cautela. L'individuazione dei feriti gravi in incidenti stradali, infatti, è basata sulla qualità delle informazioni registrate sulle SDO. Ruolo fondamentale è ricoperto dalla valorizzazione della variabile "causa esterna", che consente di isolare con certezza i casi di ricoveri a seguito di lesioni in incidente stradale. La mancata compilazione per tale variabile, se associata anche all'omissione di informazione sulla modalità dell'incidente, conduce all'eventuale esclusione del soggetto infortunato dal campo di osservazione.



## INCIDENTI

85

Tasso (grezzo per 100.000) di lesività grave per regione. Anno 2021



### Confronto internazionale

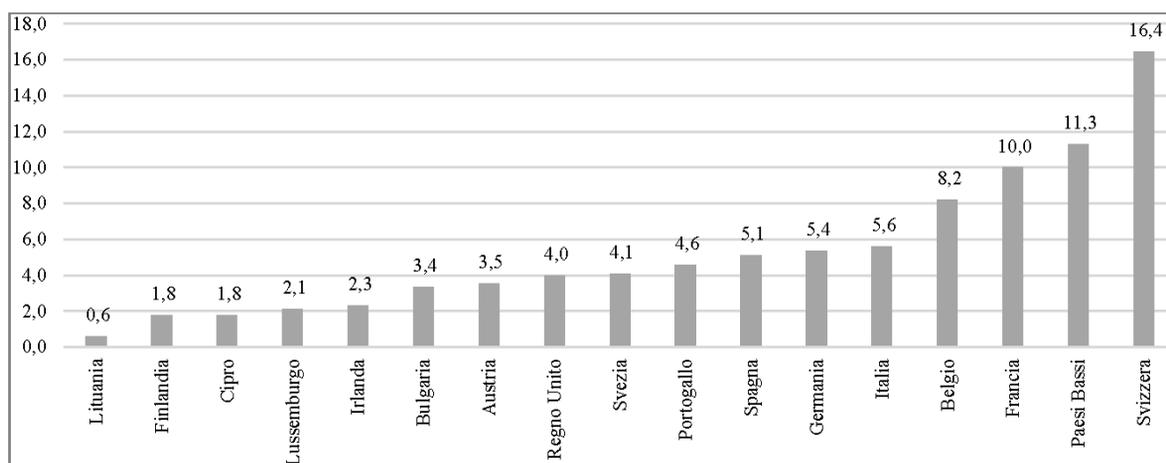
Il quadro della situazione a livello nazionale può essere completato con uno sguardo al contesto europeo, in particolare analizzando i dati resi disponibili dai Paesi dell'UE a 28 Paesi Stati membri che adottano la Classificazione MAIS3+ per il conteggio dei feriti gravi. L'European Transport Safety Council, supportando la strategia della CE con l'obiettivo di diminuire il numero di feriti gravi, con lo scopo di divulgare dati e informazioni per *stakeholders* e decisori, ha pubblicato nel giugno 2022 il consueto Report annuale "Performance Index" (8).

Nel Grafico 1 sono riportati, per l'ultimo anno disponibile per ciascun Paese, i dati riferiti ad una graduatoria per il rapporto di gravità per Austria, Belgio,

Bulgaria, Cipro, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Svizzera e Svezia. Sebbene i risultati presentati siano limitati ai Paesi per i quali è stato diffuso ufficialmente il dato sul numero di feriti gravi, adottando la Classificazione MAIS3+, emergono informazioni interessanti.

Dal confronto tra i dati disponibili, si registra che i livelli del rapporto di gravità variano da 16,4 feriti gravi per ogni decesso sulle strade della Svizzera a 1,8 feriti gravi sulle strade della Finlandia e 0,6 feriti gravi sulle strade della Lituania. L'Italia, con 5,6 feriti gravi per ogni decesso, purtroppo, si trova ancora in una parte alta della classifica.

**Grafico 1** - Rapporto (valori per 100) di gravità per incidente stradale per alcuni Paesi dell'Unione Europea - Anno 2021\*



\*Dati 2014 per Belgio, Germania, Irlanda; dati 2015 per Spagna; dati 2016 Francia, Regno Unito; dati 2018 per Cipro, Lussemburgo, Svizzera; dati 2019 per Austria, Finlandia, Paesi Bassi, Portogallo; dati 2020 per Bulgaria e Svezia; dati 2021 per Italia e Lituania.

**Fonte dei dati:** European Transport Safety Council, Annual PIN Report. Anno 2022.



### Raccomandazioni di Osservasalute

Il dimezzamento dei feriti gravi in incidenti stradali, con orizzonte temporale decennale, è stato posto formalmente come Obiettivo nell'Agenda Sicurezza Stradale 2030.

Nel settembre 2020, inoltre, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha adottato la linea "Improving Global Road Safety", avallando la Dichiarazione di Stoccolma del 2020. La risoluzione invita, infatti, gli Stati membri e la comunità internazionale ad intensificare la collaborazione multilivello, per garantire maggior impegno e continuità politica al fine di migliorare la sicurezza stradale.

Il primo passo per la valutazione della *performance* europea e di quelle nazionali è rappresentato, sicuramente, anche dall'armonizzazione dei metodi di calcolo e di classificazione, fase per la quale l'Italia sta lavorando nella direzione giusta, allineata alle raccomandazioni internazionali, grazie alle sinergie introdotte tra le Istituzioni coinvolte. Per il futuro, oltre agli obiettivi fissati per la prossima decade, sono state gettate le basi per nuovi e ambiziosi traguardi, in particolare la Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 prevede di arrivare ad una "Vision Zero" di vittime nel 2050. Saranno le *best practices* dei Paesi più virtuosi, come la Svezia promotrice dell'iniziativa, a guidare nel raggiungimento degli obiettivi.

L'Agenda 2030, infine, definisce indicatori chiave di prestazione, *Key Performance Indicators*, condivisi e monitorati anche dall'Italia e che riguardano: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicu-

rezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.

### Riferimenti bibliografici

- (1) European Commission, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", Brussels 19.6.2019, SWD (2019) 283 final. Disponibile sul sito: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.
- (2) European Commission Communication, Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, COM (2010) 389.
- (3) European Commission, European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020, Brussels, 19.3.2013, SWD (2013) 94 final. Disponibile sul sito: [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/03/doc/swd%282013%2994.pdf](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2013/03/doc/swd%282013%2994.pdf).
- (4) Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, Classificazione delle malattie, dei traumatismi, degli interventi chirurgici e delle procedure diagnostiche e terapeutiche, Versione italiana della ICD-9-CM - "International Classification of Diseases 9<sup>th</sup> Revision Clinical Modification" 2007 - Roma, 2008.
- (5) Organizzazione Mondiale della Sanità. Classificazione statistica internazionale delle malattie e dei problemi sanitari correlati. Decima revisione. 3 volumi. Traduzione della prima edizione a cura del Ministero della Salute, Roma: Istituto poligrafico e zecca dello Stato, 2001.
- (6) Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM). Disponibile sul sito: [www.aaam.org/index.html](http://www.aaam.org/index.html).
- (7) Istat ACI - Incidenti stradali in Italia. Anni 2016-2021. Disponibile sul sito: [www.istat.it/it/archivio/incidenti+stradali](http://www.istat.it/it/archivio/incidenti+stradali).
- (8) European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2022. Disponibile sul sito: <https://etsc.eu/16th-annual-road-safety-performance-index-pin-report>.



## Infortunati e mortalità sul lavoro

**Significato.** Gli indicatori proposti esprimono una misura della rischiosità legata allo svolgimento dell'attività lavorativa; sono espressi come rapporto tra il numero di denunce di infortunio pervenute all'INAIL e i lavoratori assicurati esposti al rischio di infortunarsi. In particolare, sono presentati due tassi: il primo

riferito al totale dei casi denunciati e il secondo ai soli eventi con esito mortale, entrambi relativamente al settore dell'Industria e Servizi per il quale è noto il denominatore.

Gli indicatori prodotti sono riferiti al territorio in cui si verifica l'evento infortunistico.

### Tasso di infortuni sul lavoro nel settore dell'Industria e Servizi

Numeratore	Infortunati sul lavoro denunciati all'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro	
		x 100.000
Denominatore	Popolazione lavorativa (addetti-anno Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro)	

### Tasso di mortalità per infortuni sul lavoro nel settore dell'Industria e Servizi

Numeratore	Decessi per infortuni sul lavoro denunciati all'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro	
		x 100.000
Denominatore	Popolazione lavorativa (addetti-anno Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro)	

**Validità e limiti.** La base dati per il calcolo dei tassi è rappresentata dalle statistiche presenti nella Banca Dati Statistica dell'INAIL, aggiornata per il quinquennio 2017-2021 al 31 ottobre 2022. Gli infortuni sul lavoro denunciati si riferiscono a tutti i casi avvenuti in occasione di lavoro, per causa violenta ed esterna, che hanno determinato un'inabilità temporanea (>3 giorni) o permanente (parziale o assoluta) oppure la morte (art. 2 DPR n. 1.124/1965). Sono compresi anche gli infortuni *in itinere*, ossia quelli che accadono nel tragitto casa-lavoro e viceversa o nel raggiungimento di un'altra Sede di lavoro o luogo di ristoro (art. 12 D. Lgs. n. 38/2000).

Dal 12 ottobre 2017 le denunce di infortunio comprendono anche le comunicazioni effettuate a soli fini statistici e informativi che comportano un'assenza dal lavoro di almeno 1 giorno (art. 18 D. Lgs. n. 81/2008). Tali casi, per gli anni precedenti, confluivano nelle franchigie (denunce di infortunio cautelative sotto la soglia dei 3 giorni). Gli eventi con esito mortale denunciati considerano, invece, tutti i casi per i quali la morte è conseguenza dell'infortunio, anche se successiva alla data dell'evento. Per gli anni 2020 e 2021 rientrano tra gli infortuni sul lavoro anche i contagi da COVID-19 (art. 42 D. Lgs. n. 18/2020 e Circolari INAIL n. 13/2020 e n. 22/2020), inquadrabili tra le malattie-infortunio per le quali la causa virulenta è equiparata alla causa violenta. Tali eventi sono tutelati non solo in occasione di lavoro, ma anche nel caso di contagio avvenuto *in itinere*.

I lavoratori, ossia gli "addetti-anno", sono unità di

lavoro annue stimate sulla base delle masse salariali dichiarate dai datori di lavoro rapportate alle retribuzioni medie giornaliere (dei soli lavoratori indennizzati per infortunio) moltiplicate per 300 (numero medio annuo di giornate lavorate); sono, inoltre, compresi i lavoratori autonomi per i quali si contano le teste effettive assicurate.

**Valore di riferimento/Benchmark.** L'atteso è che i tassi di infortunio e di mortalità siano i più bassi possibili.

### Descrizione dei risultati

Le denunce di infortunio sul lavoro per l'Industria e Servizi, nel 2021, sono state 472.585, in flessione del 6,2% rispetto all'anno precedente e del 6,6% dal 2017. Nel quinquennio esaminato il trend infortunistico è decrescente e il dato dell'ultimo anno risulta essere il più basso. Nel 2021 gli eventi mortali sono stati 1.197; nel dettaglio 283 casi in meno rispetto al 2020 (-19,1%), ma in aumento di 213 casi dal 2017 (+21,6%). La tendenza di periodo relativa ai decessi professionali è altalenante, con un minimo in corrispondenza del 2017.

Per una corretta lettura dei dati, occorre precisare che il confronto con l'anno 2020 è condizionato dalla diffusione dei contagi da COVID-19, i quali hanno inciso in maniera significativa soprattutto nella fase più acuta della pandemia, rappresentando circa un quarto del totale delle denunce di infortunio e un terzo di tutti i morti sul lavoro. Nel 2021, nonostante il persistere della pandemia e la diffusione del COVID-19 anche





in ambito lavorativo, il fenomeno è molto più contenuto e l'incidenza dei contagi su tutti i casi si riduce a uno su dodici per gli infortuni e a circa un sesto per i decessi.

La contrazione degli infortuni sul lavoro, nel 2021 rispetto all'anno precedente, è sintesi, da una parte, della ripresa degli infortuni *in itinere* (+25,4%) a seguito delle riaperture di tutte le attività produttive e del rientro in presenza di molti lavoratori collocati precedentemente in *smart working*; dall'altra, della riduzione degli infortuni in occasione di lavoro (-10,4%) sui quali ha inciso il minor impatto degli infortuni da COVID-19, che, nella stragrande maggioranza dei casi, sono avvenuti durante lo svolgimento dell'attività lavorativa (pochissimi i casi denunciati *in itinere*).

Gli infortuni sul lavoro da COVID-19 sono monitorati costantemente dall'INAIL e la dimensione del fenomeno è descritta nelle pubblicazioni di Report nazionali e regionali, dai quali emerge che, per l'anno 2021, le denunce si sono concentrate prevalentemente in Lombardia (21,0%), Piemonte (9,5%), Lazio (9,4%) e Veneto (8,9%). Limitando l'attenzione ai casi mortali da COVID-19 che nel 2021 sono meno della metà dell'anno precedente, le regioni principalmente coinvolte sono la Campania e il Lazio che registrano circa un decesso da contagio ogni tre, cumulativamente.

Per quanto riguarda la numerosità dei lavoratori, nel 2021 gli addetti-anno assicurati all'INAIL hanno superato i 17 milioni, in aumento del 7,4% dal 2020 (anno in cui a causa della pandemia si è registrata una perdita di molti posti di lavoro) e del 3,8% dal 2017 (dati non presenti in tabella).

Ciò premesso, si osserva che i tassi regionali relativi alle denunce di infortunio sul lavoro decrescono nel triennio 2017-2019, per proseguire con una risalita nel 2020 e una successiva contrazione nel 2021; quest'ultima determinata dal calo del numero di denunce a fronte di una crescita del numero di occupati, con tassi in media inferiori a quelli di tutto il periodo.

Le riduzioni sono diffuse in tutti i territori ad eccezione di Umbria e Molise nel confronto con il 2020 e di Campania e Basilicata nella comparazione con il 2017. I cali più significativi rispetto al 2020 si registrano in Piemonte (-29,1%), Valle d'Aosta (-24,2%), Campania (-20,7%) e Lombardia (-18,1%).

In generale, il Centro-Nord presenta i tassi più elevati

(Tabella 1) e ad emergere è in particolare la PA di Bolzano (5.391,80 infortuni sul lavoro ogni 100.000 addetti nel 2021), da sempre prima in termini di incidenza infortunistica; a seguire la Liguria (3.979,31 per 100.000) e l'Emilia-Romagna (3.794,99 per 100.000). I livelli di rischiosità più bassi si osservano in Lazio (1.572,09 per 100.000), Campania (1.857,25 per 100.000), Lombardia (2.196,20 per 100.000) e, più in generale, nelle regioni del Meridione.

I tassi per gli eventi mortali mostrano un andamento altalenante, con un massimo in corrispondenza del 2020 determinato dall'aumento significativo dei decessi e dalla contestuale riduzione del numero degli occupati; nel 2021, i tassi, pur inferiori rispetto all'anno precedente, mostrano livelli più elevati in confronto al periodo pre-pandemico (Tabella 2).

Inoltre, per numeratori caratterizzati da piccoli numeri gli scostamenti di poche unità tra i vari anni possono comportare variazioni anche significative dei tassi; a tal proposito, si osservino, per esempio, la Valle d'Aosta e la Campania che presentano tassi molto variabili nel tempo. In generale, si osserva che le regioni del Mezzogiorno presentano, in complesso, tassi per infortuni sul lavoro più bassi rispetto alle altre regioni, viceversa occupano le prime posizioni di una ipotetica graduatoria relativa ai tassi per i soli eventi mortali. Tale quadro potrebbe dipendere anche da situazioni di possibile sotto denuncia dei casi di lieve entità.

Nel 2021, il Molise registra 20,49 decessi ogni 100.000 addetti, a seguire con distacco la Basilicata (15,65 per 100.000) e la Campania (14,46 per 100.000). Valori molto più contenuti, invece, per la Lombardia (4,20 per 100.000), PA di Bolzano (5,27 per 100.000) e Lazio (5,50 per 100.000). In generale, i tassi sui decessi nel 2021 variano in un *range* ampio che oscilla tra 4,20 e 20,49 per 100.000, con un dato medio nazionale di 6,98 ogni 100.000 lavoratori.

Infine, occorre osservare che alcuni territori presentano livelli di rischiosità molto diversi a seconda del tasso che si considera: per esempio, il Molise è prima per rischiosità riferita ai decessi e tra le ultime per gli infortuni nel complesso. Situazione praticamente opposta, invece, si riscontra per la PA di Bolzano, che presenta livelli di rischiosità massimi se si considerano le denunce di infortunio sul lavoro e minimi nel caso degli eventi mortali.





## INCIDENTI

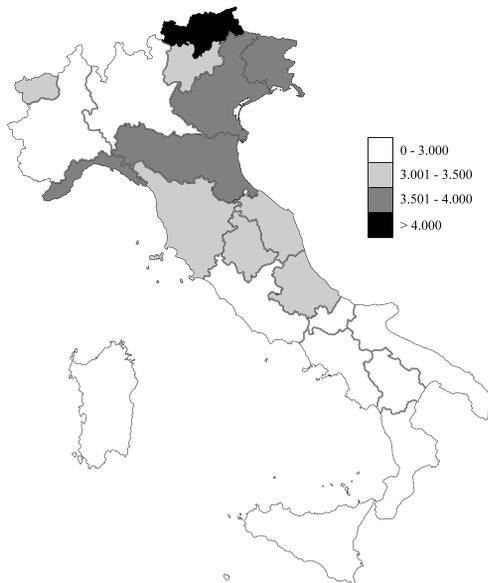
89

**Tabella 1** - Tasso (valori per 100.000) di infortuni sul lavoro per regione - Anni 2017-2021

Regioni	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	2.836,19	2.769,26	2.705,15	3.717,36	2.637,44
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	3.586,33	3.234,45	3.019,44	4.034,45	3.059,47
Lombardia	2.473,04	2.366,19	2.287,33	2.683,11	2.196,20
Bolzano-Bozen	6.337,25	6.334,85	6.152,64	5.816,39	5.391,80
Trento	3.849,66	3.462,71	3.366,37	4.216,12	3.495,80
Veneto	4.027,54	3.973,67	3.889,49	4.092,04	3.683,86
Friuli Venezia Giulia	3.806,14	3.846,11	3.675,21	4.002,67	3.669,17
Liguria	4.296,37	4.225,29	4.146,08	4.561,25	3.979,31
Emilia-Romagna	4.500,33	4.353,60	4.124,74	3.996,03	3.794,99
Toscana	3.686,05	3.614,33	3.515,51	3.545,20	3.288,60
Umbria	3.559,00	3.389,65	3.469,18	3.207,11	3.315,72
Marche	3.516,21	3.415,12	3.494,95	3.540,07	3.233,12
Lazio	1.792,61	1.760,31	1.697,23	1.710,26	1.572,09
Abruzzo	3.464,86	3.411,53	3.269,33	3.354,48	3.009,78
Molise	2.392,58	2.314,70	2.196,89	2.297,23	2.308,34
Campania	1.818,84	1.806,10	1.796,59	2.341,54	1.857,25
Puglia	3.324,37	3.201,18	3.152,01	3.233,69	2.794,98
Basilicata	2.686,85	2.696,66	2.811,73	2.971,19	2.714,75
Calabria	2.831,12	2.660,84	2.662,41	2.542,24	2.400,37
Sicilia	2.785,30	2.702,19	2.721,22	2.825,68	2.612,70
Sardegna	3.015,42	2.949,36	2.948,43	3.164,83	2.732,41
<b>Italia</b>	<b>3.063,57</b>	<b>2.982,31</b>	<b>2.903,81</b>	<b>3.157,39</b>	<b>2.756,14</b>

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL (aggiornamento al 31 ottobre 2022). Anno 2022.

**Tasso (valori per 100.000) di infortuni sul lavoro per regione.  
Anno 2021**

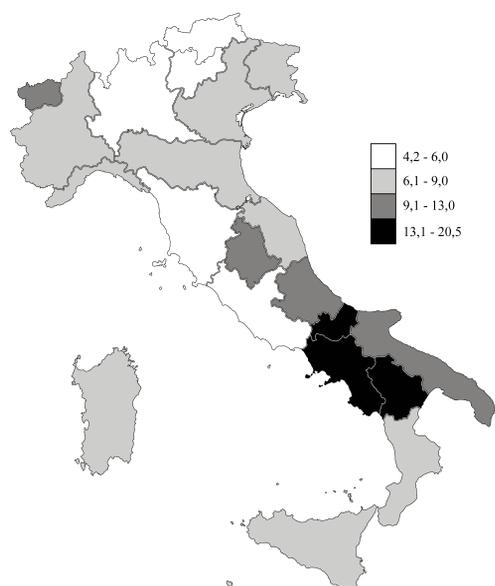


**Tabella 2** - Tasso (valori per 100.000) di mortalità per infortuni sul lavoro per regione - Anni 2017-2021

Regioni	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	5,93	7,53	6,41	9,71	7,74
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	4,79	2,35	2,27	5,08	9,85
Lombardia	3,55	4,48	4,23	8,04	4,20
Bolzano-Bozen	5,72	4,10	6,11	3,80	5,27
Trento	2,32	2,20	5,39	5,19	5,64
Veneto	5,83	7,03	5,98	6,83	6,34
Friuli Venezia Giulia	8,13	7,47	4,89	6,83	8,58
Liguria	8,61	10,32	5,98	14,13	8,77
Emilia-Romagna	6,95	6,48	5,77	8,41	6,50
Toscana	5,85	6,64	5,73	6,18	5,75
Umbria	4,17	9,09	5,86	5,96	10,53
Marche	7,15	4,94	6,80	12,61	7,28
Lazio	4,52	4,75	4,70	6,92	5,50
Abruzzo	16,93	7,75	9,52	14,44	11,81
Molise	17,94	16,77	16,99	31,64	20,49
Campania	6,92	11,15	9,25	19,32	14,46
Puglia	8,02	8,02	8,65	13,13	11,91
Basilicata	10,01	16,92	13,07	8,12	15,65
Calabria	8,66	15,37	8,84	18,08	7,25
Sicilia	9,44	8,37	9,77	12,82	8,76
Sardegna	6,75	6,64	5,56	9,04	8,12
<b>Italia</b>	<b>5,96</b>	<b>6,60</b>	<b>5,97</b>	<b>9,27</b>	<b>6,98</b>

**Fonte dei dati:** Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL (aggiornamento al 31 ottobre 2022). Anno 2022.

**Tasso (valori per 100.000) di mortalità per infortuni sul lavoro per regione. Anno 2021**



**Raccomandazioni di Osservasalute**

Gli infortuni sul lavoro ed in particolare i decessi hanno un costo umano, sociale ed economico molto elevato; promuoverne la riduzione, tutelando la salute dei lavoratori e garantendo ambienti di lavoro e attrezzature sicuri, rappresenta quindi un obiettivo di prioritaria importanza per le Istituzioni nazionali ed internazionali.

La prevenzione degli infortuni necessita anche della conoscenza dei fenomeni e della corretta lettura ed interpretazione dei dati statistici attraverso i quali è possibile rilevare informazioni utili per intraprendere

azioni mirate volte a migliorare i sistemi di sicurezza, evitando la replicazione di eventi lesivi in ambiente di lavoro.

Fondamentale diventa il monitoraggio dei dati e la diffusione tempestiva delle statistiche, in particolare nell'ambito dei rischi emergenti per i quali spesso non si dispone di casistiche pregresse; si pensi alla gestione della pandemia da COVID-19 tuttora in corso, anche in ambito professionale. La conoscenza delle caratteristiche della malattia in tempi molto rapidi, delle conseguenze degli eventi, dei settori produttivi più coinvolti e delle professionalità più colpite ha rap-





## INCIDENTI

91

presentato un valido strumento di supporto decisionale relativo all'adozione di particolari misure di contrasto alla pandemia (chiusure e riaperture delle attività economiche, misure di distanziamento sociale e di tutela della salute dei lavoratori).

Sarebbe auspicabile una maggiore interazione tra i depositari delle informazioni statistiche riguardanti fenomeni tra loro correlati al fine di operare una lettura integrata e quanto più esaustiva di tutte le dimensioni relative alla tematica infortunistica, con un *focus*

particolare sugli aspetti occupazionali, sanitari, preventivi e di vigilanza e controllo.

### Riferimenti bibliografici

(1) Banca Dati Statistica INAIL. Disponibile sul sito: [www.inail.it/cs/internet/attivita/dati-e-statistiche/banca-dati-statistica.html](http://www.inail.it/cs/internet/attivita/dati-e-statistiche/banca-dati-statistica.html).

(2) Report COVID-19 nazionali e regionali. Disponibile sul sito: [www.inail.it/cs/internet/comunicazione/covid-19-prodotti-informativi/report-covid-19.html](http://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/covid-19-prodotti-informativi/report-covid-19.html).



## Incidenti domestici

**Significato.** Per incidenti domestici si intendono quegli eventi che si verificano in un'abitazione (all'interno o in locali adiacenti ad essa), indipendentemente dal fatto che si tratti dell'abitazione propria o di altri (parenti, amici, vicini etc.), che determinano una compromissione temporanea o definitiva delle condizioni di salute a causa di ferite, fratture, contusioni, lussazioni, ustioni o altre lesioni del soggetto coinvolto e sono caratterizzati dall'accidentalità (indipendenza dalla volontà umana).

### Tasso di persone coinvolte in incidenti domestici

Numeratore	Persone coinvolte in incidenti domestici	
		x 1.000
Denominatore	Popolazione residente, al netto della popolazione residente in convivenza, al 1° gennaio di ogni anno	

### Incidenti domestici per persona

Numeratore	Incidenti domestici
Denominatore	Persone coinvolte in incidenti domestici

**Validità e limiti.** Le fonti attualmente disponibili non consentono di effettuare stime esaurienti sulla dimensione complessiva del fenomeno su scala nazionale in quanto l'Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana" fornisce stime sugli eventi non mortali, mentre i dati relativi alla mortalità, pur in costante miglioramento qualitativo, sono sottostimati. Per i dati sulle SDO l'informazione sulla causa esterna del trauma è frequentemente omessa. Per gli accessi in PS non si dispone di rilevazioni routinarie esauritive a livello nazionale.

Un'altra fonte da indagine campionaria è il Sistema Informativo Nazionale sugli Infortuni negli Ambienti di Civile Abitazione (SINIACA) dell'ISS. Il SINIACA è stato recentemente integrato nel sistema europeo di sorveglianza ospedaliera degli incidenti denominato *European Injury Data Base* (EU-IDB), oltre che con i sistemi attivi a livello territoriale (Progetto multiregionale SINIACA-IDB), estendendo così la sua rete di sorveglianza che attualmente copre 11 regioni (1).

**Valore di riferimento/Benchmark.** Sulla base dei dati dell'Istat da Indagine Multiscopo, si possono stimare circa 3 milioni di incidenti domestici non mortali per l'anno 2021, con 2 milioni e 500 mila persone coinvolte (2).

Le stime del SINIACA-IDB possono essere utilizzate

Gli incidenti domestici rappresentano un problema di Sanità Pubblica di grande rilevanza. Politiche di prevenzione e sicurezza al fine di ridurre la portata di tale fenomeno, sono state avviate da alcuni anni in diversi Paesi europei ed extra-europei. In Italia, la Legge n. 493/1999 indica le funzioni del SSN in materia di sorveglianza e prevenzione degli incidenti domestici, dando particolare enfasi alle azioni di informazione e educazione sanitaria ed alla realizzazione di un sistema informativo dedicato istituito presso l'ISS.

come *proxy* della gravità dell'incidente poiché viene considerato il numero di infortuni che determinano il ricorso alle strutture di PS e il ricovero. Secondo questa fonte, oltre 1 milione e 800 mila persone sono giunte al PS a causa di un incidente domestico, mentre vengono eseguiti per questa causa circa 135 mila ricoveri ospedalieri all'anno<sup>1</sup>.

Tale dato è in linea con quello rilevato nel 2014 dall'Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana", in occasione di un modulo di approfondimento al riguardo (in quel caso il 43% degli incidenti domestici risultava aver dato luogo all'accesso al PS).

### Descrizione dei risultati

Nel 2021, gli incidenti in ambiente domestico hanno coinvolto, nei 3 mesi precedenti l'intervista, 633 mila persone, pari al 10,6 per 1.000 della popolazione (Tabella 1).

Su questa base si può stimare che, nell'arco di 12 mesi, il fenomeno abbia coinvolto 2 milioni e 500 mila persone circa, cioè 42 individui ogni 1.000. Il numero complessivo di incidenti domestici rilevati nel trimestre è 743 mila (Tabella 2).

Il 64% di tutti gli incidenti accaduti riguarda le donne con un quoziente di infortuni pari al 13,5 per 1.000, mentre fra gli uomini è del 7,6 per 1.000. Fino ai 14 anni gli incidenti prevalgono tra i maschi, mentre nel-

<sup>1</sup>Disponibile sul sito: [www.iss.it/web/guest/siniaca-dati](http://www.iss.it/web/guest/siniaca-dati).



## INCIDENTI

93

le età successive sono le donne ad essere più coinvolte. Le casalinghe di età 15 anni ed oltre continuano ad essere un gruppo di popolazione particolarmente esposto, con quasi tre incidenti su dieci.

A rischio, oltre alle donne, anche gli anziani (oltre 20 persone ogni 1.000 hanno subito un incidente nei 3 mesi precedenti l'intervista tra chi ha più di 70 anni) ed anche tra i bambini più piccoli (<6 anni) il fenomeno ha un certo rilievo: il 10,0 per 1.000 ha subito un

incidente nei 3 mesi precedenti l'intervista. I più colpiti, quindi, sono donne, anziani e bambini (dati non presenti in tabella).

Quanto alle differenze territoriali, queste esistono ma non sono particolarmente accentuate. Nel 2021, sono state vittime di incidenti domestici: 10,9 persone per 1.000 nel Nord-Ovest, 11,7 per 1.000 nel Nord-Est, 14,3 per 1.000 nel Centro, 6,9 per 1.000 nel Sud e 9,5 per 1.000 nelle Isole.

**Tabella 1** - Persone (valori assoluti in migliaia) e tasso (valori per 1.000) di incidenti domestici nella popolazione che nei 3 mesi precedenti l'intervista hanno subito incidenti in ambiente domestico per regione - Anno 2021

Regioni	N persone	Tassi
Piemonte	47	11,0
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	2	15,5
Lombardia	107	10,7
Bolzano-Bozen	7	12,3
Trento	10	19,0
Veneto	63	12,9
Friuli Venezia Giulia	13	11,2
Liguria	17	11,2
Emilia-Romagna	42	9,5
Toscana	54	14,8
Umbria	15	17,3
Marche	21	14,2
Lazio	79	13,6
Abruzzo	13	10,2
Molise	2	5,7
Campania	35	6,2
Puglia	25	6,4
Basilicata	5	9,0
Calabria	14	7,2
Sicilia	39	8,0
Sardegna	23	14,2
<b>Italia</b>	<b>633</b>	<b>10,6</b>

Fonte dei dati: Istat. Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana". Anno 2022.

**Tabella 2** - Incidenti (valori assoluti in migliaia e valori assoluti) in ambiente domestico nei 3 mesi precedenti l'intervista per regione - Anno 2021

Regioni	Incidenti in ambiente domestico	Incidenti per persona coinvolta
Piemonte	58	1,2
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	2	1,1
Lombardia	121	1,1
Bolzano-Bozen	13	2,0
Trento	13	1,3
Veneto	66	1,1
Friuli Venezia Giulia	14	1,0
Liguria	19	1,1
Emilia-Romagna	44	1,0
Toscana	66	1,2
Umbria	18	1,2
Marche	25	1,2
Lazio	104	1,3
Abruzzo	19	1,5
Molise	3	1,6
Campania	43	1,2
Puglia	27	1,1
Basilicata	7	1,3
Calabria	15	1,1
Sicilia	43	1,1
Sardegna	25	1,1
<b>Italia</b>	<b>743</b>	<b>1,2</b>

Fonte dei dati: Istat. Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana". Anno 2022.





### **Raccomandazioni di Osservasalute**

È auspicabile che i sistemi di rilevazione degli incidenti in PS siano ulteriormente implementati per permettere di acquisire informazioni più puntuali sulla dinamica dell'incidente.

Gli approcci più produttivi in termini di contenimento e riduzione del fenomeno sono quelli di tipo integrato, comprendenti sia attività di informazione e educazione sanitaria, sia interventi su ambienti e strutture. Le azioni andrebbero modulate sui singoli gruppi di popolazione (bambini, anziani, casalinghe etc.) in quanto i rischi sono differenziati, così come le modalità di accadimento degli eventi.

Uno specifico intervento legislativo ha riguardato il lavoro domestico.

L'INAIL, in seguito alla Legge n. 493/1999, ha istituito l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni domestici, che tutela coloro che, uomini e donne di età 18-65 anni, svolgono esclusivamente un'attività non remunerata in ambito domestico e che vengono colpiti da infortuni domestici con danno permanente di un certo rilievo.

La Legge n. 145 del 30 dicembre 2018, "Bilancio di

previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021", ha esteso la tutela garantita dall'assicurazione contro gli infortuni in ambito domestico fino all'età di 67 anni e applica, inoltre, un abbassamento del grado di invalidità necessario per la costituzione della rendita.

### **Riferimenti bibliografici**

(1) A. Pitidis, G. Fondi, M. Giustini, E. Longo, G. Balducci e gruppo di lavoro IDB. "Il Sistema SINIACA-IDB per la sorveglianza degli incidenti domestici (2014), Notiziario dell'Istituto Superiore di Sanità, Volume 27 numero 2 Roma.

(2) Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana". Anno 2021.

(3) Infortuni nelle abitazioni. Manuale tecnico per gli operatori della prevenzione. Gruppo Sicurezza Abitazioni. Piano nazionale della prevenzione. Ministero della Salute, Centro Controllo Malattie, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Dipartimento della Prevenzione. Autori vari (a cura di Patussi V. e Michelazzi R.). Disponibile sul sito: [www.salute.gov.it/imgs/C\\_17\\_pubblicazioni\\_1484\\_allegato.pdf](http://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pubblicazioni_1484_allegato.pdf).

(4) INAIL - Osservatorio Epidemiologico Nazionale sulle condizioni di salute e sicurezza negli ambienti di vita. Disponibile sul sito: [www.ispesl.it/ossvita](http://www.ispesl.it/ossvita).





## Infortuni sul lavoro dei nati all'estero

Dott.ssa Adelina Brusco

### Contesto

Nel 2021, le denunce di infortunio sul lavoro pervenute all'INAIL sono state oltre 564 mila e, di queste, oltre 102 mila (18,2%) hanno riguardato lavoratori nati all'estero. Nello stesso anno gli eventi con esito mortale dei nati all'estero sono stati 211, il 15,1% dei 1.400 morti sul lavoro.

L'ultimo biennio è stato condizionato dalla pandemia da COVID-19, anche in ambito professionale. I casi di contagio professionale hanno rappresentato una quota rilevante delle denunce, soprattutto nelle fasi più acute della pandemia. Nel 2020, con riferimento ai soli lavoratori stranieri, oltre un infortunio su cinque e un decesso su quattro sono stati determinati dal COVID-19; nel 2021, con l'attenuarsi del fenomeno, le incidenze si sono ridotte, rispettivamente, a circa un caso su venti per gli infortuni in complesso e a un caso ogni dieci per i decessi.

### Metodi

I dati sono estratti dalla Banca Dati Statistica dell'INAIL con aggiornamento al 31 ottobre 2022 per eventi accaduti nel 2017-2021. Le statistiche si riferiscono agli infortuni sul lavoro dei nati all'estero (per brevità definiti anche come stranieri) individuati tramite il codice fiscale (la lettera Z alla dodicesima posizione e le tre cifre a seguire indicano il Paese estero di nascita). Il codice fiscale, a differenza della cittadinanza, ha una affidabilità maggiore, in quanto sottoposto ad un controllo di validità soprattutto nel caso di riconoscimento dell'infortunio come di origine lavorativa ed eventuale esborso monetario (per esempio, erogazione di una rendita diretta).

Per eventi denunciati si intendono i casi avvenuti in occasione di lavoro, per causa violenta ed esterna, che hanno determinato un'inabilità al lavoro temporanea (di durata >3 giorni) o permanente (assoluta o parziale), oppure la morte. Dal 12 ottobre del 2017 rientrano anche le comunicazioni di infortunio di almeno 1 giorno raccolte ai soli fini statistici e informativi (ma senza valenza assicurativa). Sono compresi anche i casi "in itinere", avvenuti nel tragitto casa-lavoro-casa o nel raggiungimento di un'altra Sede di lavoro o luogo di ristoro. Per infortuni mortali si intendono tutte le denunce per le quali il decesso avviene in conseguenza dell'evento infortunistico, anche se in data successiva. Dal 2020 sono inclusi anche i contagi di origine professionale da COVID-19 (malattie/infortunio per le quali la causa virulenta è equiparata alla causa violenta).

### Risultati e discussione

Nel 2021 le denunce di infortunio occorse a lavoratori stranieri sono state 102.658, di queste 211 sono rappresentate da decessi.

Nel periodo 2017-2021 le denunce di infortunio mostrano un trend crescente fino al 2019, anno in cui si superano le 108 mila unità; successivamente, nel 2020, si registra una contrazione determinata dalla pandemia da COVID-19 che ha fortemente condizionato anche l'ambito lavorativo (ad esempio, con le chiusure parziali o totali di attività economiche, con il ricorso allo *smart working* per molte professionalità, con la riduzione della circolazione stradale e con la perdita di posti di lavoro). Nel 2021, gli eventi mostrano una tendenza in aumento (gli effetti della pandemia sono più contenuti e molte attività in cui i lavoratori stranieri trovano più spesso occupazione, ad esempio nel settore edile, sono in ripresa), ma rimangono numericamente inferiori rispetto al triennio pre-pandemia.

Contestualmente gli infortuni mortali crescono fino al 2020, anno in cui per gli stranieri si conta il numero più alto di vite perse sul lavoro, per poi calare nel 2021. Molte le vittime da contagio nel primo anno della pandemia, mentre nel secondo i decessi da COVID-19 pesano in maniera meno incisiva.

Gli infortuni *in itinere* rappresentano, per i lavoratori stranieri, il 15,1% delle denunce nel 2021; sebbene l'incidenza negli anni sia stata abbastanza costante, nel 2020 la percentuale scende all'11,8% per una serie di fattori che hanno contribuito alla contrazione degli eventi infortunistici (lavoro agile e limitazioni alla circolazione hanno ridotto di molto l'esposizione al rischio). Mediamente, nel quinquennio 2017-2021, la quota di infortuni *in itinere* degli stranieri risulta di poco inferiore a quella osservata su tutte le denunce (il 14,4% vs 15,0% di tutti i casi).

Per i casi mortali la quota di infortuni *in itinere* degli stranieri è pari al 21,8% nel 2021, in aumento dopo la contrazione del 2020 (16,0%) e al di sotto dei valori del periodo 2017-2019 (nel triennio, circa un decesso lavorativo su tre è avvenuto durante il tragitto casa-lavoro-casa). In generale, la percentuale risulta essere più elevata di quella osservata sul complesso delle denunce mortali del quinquennio (27,1% vs 23,2%).



Poco meno del 92% degli infortuni degli stranieri si verifica nell'ambito delle attività della gestione assicurativa dell'Industria e Servizi (la quota osservata sul totale delle denunce del 2021, indipendentemente dalla nazionalità del denunciante, è dell'84%), il resto in Agricoltura (5%) e nella gestione per conto dello Stato (3%), tenendo conto che, relativamente a quest'ultima, la quota riferita al totale degli infortuni è dell'11% (Tabella 1). Anche per i casi mortali si rileva che la maggioranza degli eventi avviene nei comparti dell'Industria e Servizi (84%), mentre la restante parte in Agricoltura (15%) e nella gestione per conto dello Stato (1%). Le quote relative alle tre gestioni assicurative, calcolate sul totale delle denunce, risultano essere, rispettivamente, dell'86%, 10% e 4%.

Nel 2021, i settori di attività economica dell'Industria e Servizi che raccolgono il maggior numero di denunce, al netto dei casi ancora non determinati, sono il manifatturiero (29,3% dei casi), il trasporto e magazzinaggio (15,1%), le costruzioni (13,5%) e la sanità e assistenza sociale (11,0%). Tali ambiti sono contraddistinti da una presenza di lavoratori stranieri significativa. Se si analizzano i casi mortali, si osserva che il 31,6% delle vittime si concentra nel trasporto e magazzinaggio, il 29,9% nelle costruzioni e il 15,4% nel manifatturiero. Gli stessi settori produttivi contano un numero elevato di decessi sul lavoro anche quando si considera il complesso delle denunce mortali, ma le incidenze sono inferiori.

Gli infortunati stranieri sono per lo più di genere maschile, oltre sette su dieci; questa proporzione risulta essere costante nel periodo osservato ad eccezione del 2020, anno in cui si attesta a circa sei su dieci. Tale variazione è determinata dal maggior numero di casi di COVID-19 tra le donne. Queste, infatti, sono maggiormente impiegate in settori particolarmente esposti al rischio di contagio, in primo luogo l'ambito sanitario e altre attività che vi gravitano attorno come, per esempio, la pulizia di Ospedali e ambulatori. Se si considerano i decessi degli stranieri si osserva che la stragrande maggioranza, circa il 90% dei casi, ha coinvolto gli uomini; la percentuale non si discosta da quella riferita al totale degli eventi mortali.

Gli stranieri che si infortunano sono generalmente giovani: tre su quattro hanno un'età <50 anni, mentre poco meno del 40% ha un'età tra i 30-44 anni; le stesse percentuali calcolate sul complesso delle denunce sono pari, rispettivamente, al 66% e al 28%.

Tra gli stranieri più colpiti vi sono i rumeni (13,8%), i marocchini (11,8%), gli albanesi (10,5%), i moldavi (3,8%) e i senegalesi (3,2%); anche quando si considerano i decessi, le stesse nazionalità sono le più rappresentate, anche se con differenti percentuali (rispettivamente, 18,5%, 7,6%, 8,1%, 3,8% e 5,2%).

Gli infortuni si verificano nelle regioni più industrializzate e con maggior presenza di lavoratori stranieri: Lombardia (23,0%), Emilia-Romagna (18,9%), Veneto (15,7%), Toscana (7,7%) e Piemonte (7,3%). Per gli eventi mortali, le regioni più rappresentate sono: Lombardia (17,5%), Emilia-Romagna (13,7%), Veneto (12,3%), Lazio (9,5%) e Piemonte (7,6%).

L'incidenza delle denunce degli stranieri sul totale dei casi per regione (Cartogramma) mostra, per l'anno 2021, un maggior numero di infortuni di nati all'estero in Emilia-Romagna (25,9%), Friuli Venezia Giulia (24,0%), PA di Trento (23,3%) e Veneto (22,9%). In generale, percentuali superiori alla media nazionale (18,2%) si riscontrano in quasi tutte le regioni del Nord, mentre quelle del Mezzogiorno si collocano in fondo alla graduatoria, con valori minimi in Sardegna (4,4%) e Campania (4,8%). Per gli eventi mortali, si rilevano incidenze più elevate in Umbria (28,6%), PA di Trento (25,0%), Emilia Romagna (23,6%) e Veneto (22,2%).

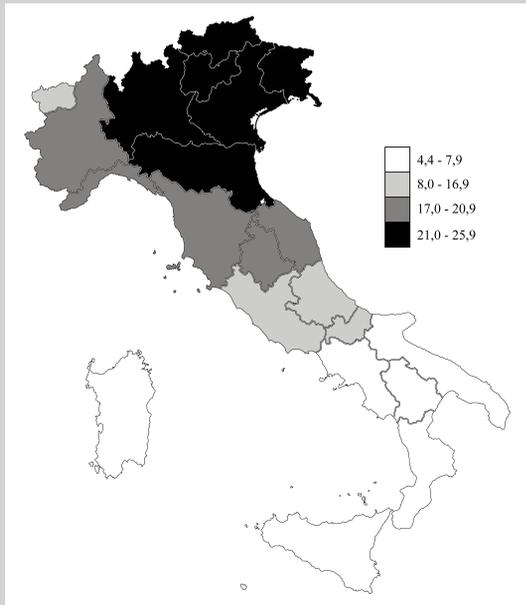
**Tabella 1** - Infortuni e casi mortali (valori assoluti) sul lavoro denunciati occorsi a nati all'estero per gestione assicurativa (Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro) - Anni 2017-2021

Gestione assicurativa	2017	2018	2019	2020	2021
Industria e Servizi	89.015	94.248	97.744	92.791	94.423
Agricoltura	5.198	5.609	5.701	4.762	5.173
Per conto dello Stato	5.364	5.190	5.161	1.993	3.062
<b>Totale</b>	<b>99.577</b>	<b>105.047</b>	<b>108.606</b>	<b>99.546</b>	<b>102.658</b>
<i>di cui casi mortali</i>	<i>193</i>	<i>219</i>	<i>231</i>	<i>243</i>	<i>211</i>

**Fonte dei dati:** Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL. Aggiornamento al 31 ottobre 2022. Anno 2022.



**Incidenza (valori per 100) di infortuni sul lavoro di nati all'estero sul complesso delle denunce per regione - Anno 2021**



**Riferimenti bibliografici**

- (1) Banca Dati Statistica Inail. Disponibile sul sito: [www.inail.it/cs/internet/attivita/dati-e-statistiche/banca--dati-statistica.html](http://www.inail.it/cs/internet/attivita/dati-e-statistiche/banca--dati-statistica.html).
- (2) Report COVID-19 nazionali e regionali. Disponibile sul sito: [www.inail.it/cs/internet/comunicazione/covid-19-prodotti-informativi/report-covid-19.html](http://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/covid-19-prodotti-informativi/report-covid-19.html).

