

Incidenti

Gli incidenti stradali, quelli sul lavoro e quelli domestici si pongono come vere e proprie sfide nell'ambito della salute pubblica e della sicurezza poiché, pure essendo evitabili e malgrado il deciso impegno verso la loro riduzione, continuano a rappresentare le più rilevanti cause esterne di morbosità e di mortalità, con conseguenze notevoli sugli anni di vita in buona salute e sul rischio di disabilità. Gli incidenti generano perdite di vite e costi sanitari ed economici enormi, con un impatto diretto sul benessere individuale, sulla qualità della vita e sulla sostenibilità dei sistemi sociali e sanitari.

Il rischio di incidente si manifesta in diversi contesti della vita quotidiana: sulle strade, nei luoghi di lavoro, in casa o a scuola. In ciascuno di questi ambiti, le condizioni di sicurezza sono il risultato di un equilibrio tra diversi fattori: individuali (comportamenti, competenze e grado di attenzione), ambientali (infrastrutture, manutenzione e accessibilità), normativi (regolamenti, vigilanza, cultura della sicurezza e della prevenzione).

Oltre alle vittime dirette, gli effetti degli incidenti si estendono alle famiglie, alle imprese, al tessuto economico e alle Istituzioni, generando costi materiali e immateriali spesso sottovalutati. Le loro implicazioni vanno ben oltre il danno fisico immediato, fino a includere ricadute psicologiche a lungo termine, impatti sulla produttività e costi ingenti per i sistemi sanitari e previdenziali. Affrontare una tematica così trasversale e strettamente legata alla prevenzione, pertanto, richiede un approccio sistemico e multidisciplinare che coinvolga Istituzioni, Enti di ricerca, imprese e la società civile.

Da un lato, negli ultimi anni, tutto questo ha portato all'elaborazione di strategie e programmi di intervento integrati, basati sull'educazione, sull'informazione, sulla progettazione di ambienti sicuri e sulla responsabilizzazione individuale e collettiva. Dall'altro, la frammentazione degli interventi e l'assenza di una *governance* coordinata continuano a limitare l'efficacia delle possibili azioni di contrasto agli incidenti.

In questo contesto emerge nettamente la rilevanza degli aspetti legati alla misurazione e alla valutazione, con il ruolo fondamentale delle diverse fonti statistiche di interesse, al fine di rendere disponibili dati e indicatori il più completi e adeguati possibile alle analisi e al monitoraggio degli incidenti.

Basti pensare che ogni anno l'insieme degli incidenti è responsabile della morte di 4,4 milioni di persone in tutto il mondo, pari all'8,0% dei decessi totali, quasi il doppio del numero di vittime di HIV/AIDS, tubercolosi e malaria complessivamente (i dati più recenti disponibili dall'OMS si riferiscono al 2019) (1). La distribuzione geografica e le cause degli incidenti variano sensibilmente, ma la dimensione del problema è trasversale. Nei Paesi a reddito alto sono preponderanti gli incidenti domestici e gli infortuni legati allo stile di vita e all'invecchiamento della popolazione; nei Paesi a reddito medio-basso, il peso maggiore ricade, invece, sugli incidenti legati alla sicurezza stradale e alle precarie condizioni di lavoro.

Soffermando l'attenzione sul sottogruppo degli incidenti stradali, ogni anno quasi 1,2 milioni di persone perdono la vita sulle strade di tutto il mondo, pari a circa 3.300 al giorno, e circa 50 milioni restano ferite o invalide. Più di un quarto delle vittime e dei feriti sono pedoni e ciclisti, gli utenti più fragili delle strade.

Gli incidenti stradali continuano a rappresentare la principale causa di morte tra i bambini e i giovani di età compresa tra i 5-29 anni a livello mondiale (2, 3). Per queste ragioni, il Piano delle raccomandazioni internazionali pone la prevenzione al centro e, in particolare, rispetto agli incidenti stradali, evidenzia il ruolo fondamentale delle azioni di sensibilizzazione e di formazione da rivolgere sia ai conducenti sia agli altri utenti della strada. Tale piano evidenzia, inoltre, l'importanza di intensificare gli sforzi per la gestione della sicurezza stradale, attraverso un'attenzione costante rivolta alle persone, alle condizioni delle infrastrutture e dei veicoli. L'assistenza post-incidente (*post-crash care*) deve essere ulteriormente migliorata, così come va affrontato il crescente fenomeno della distrazione alla guida legata all'uso dei dispositivi mobili. Il nuovo obiettivo globale dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile (sottoscritta il 25 settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'Organizzazione delle Nazioni Unite e approvata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite) individua inoltre come prioritario il dimezzamento delle vittime e dei feriti gravi in incidenti stradali entro il 2030.

A questo si aggiunge la crescente adesione dei Paesi a *Vision Zero*, un approccio trasversale alla prevenzione sviluppato dall'*International Social Security Association* che, per qualsiasi tipo di incidente, integra le tre dimensioni di sicurezza, salute e benessere: si basa sul presupposto che sia possibile prevenire tutti gli incidenti, i danni e le malattie legati al lavoro. Più specificatamente, per quanto riguarda gli incidenti stradali, *Vision Zero* si pone il traguardo di azzerarli entro il 2050. Per raggiungere gli obiettivi di *Vision Zero*, nel medio termine la Commissione europea sta implementando un vero e proprio *Road Safety System*, con un set di indicatori di prestazione (*Key Performance Indicators*) che anche l'Italia si impegna a produrre e a fornire con cadenza annuale.

Dal confronto tra i Paesi europei emerge che, nella maggior parte dei casi, sono disponibili politiche di sicurezza stradale, seppure con un'applicazione ancora molto disomogenea. In tal senso, il Commissario europeo per i Trasporti e il Turismo Sostenibili, A. Tzitzikōstas, ha sottolineato che “sebbene la riduzione del 3% delle vittime stradali registrata nel 2024 nell’UE-27 rappresenti senz’altro un passo nella giusta direzione, non è affatto sufficiente. Ogni anno sulle nostre strade si perdono ancora troppe vite umane e si rende necessario accelerare gli sforzi per migliorare la sicurezza stradale, in particolare per gli utenti vulnerabili e nelle aree ad alto rischio, come le strade extraurbane: ogni morte, infatti, è una di troppo” (4).

Ulteriori approfondimenti mettono in luce che solo un numero molto ridotto di Paesi adotta disposizioni e provvedimenti per prevenire le altre tipologie di incidente. In tema di mercato del lavoro, ad esempio, malgrado esistano normative consolidate in molti Stati membri dell’UE, la protezione dei lavoratori presenta ancora ampie disuguaglianze. Riguardo agli incidenti domestici e negli ambienti di vita, invece, l’*European Association for Injury Prevention and Safety Promotion*, utilizzando i dati di OMS e dell’*European Injury Database*, riporta che ogni anno in tutta l’UE si registrano circa 20 milioni di infortuni non intenzionali nelle abitazioni, nello sport e nelle Istituzioni. Si tratta di quasi il 52% del totale dei 38 milioni di infortuni che vengono curati ogni anno nei Dipartimenti di Emergenza degli Ospedali.

Nel contesto italiano, la prevenzione degli incidenti costituisce uno degli assi prioritari del PNP 2020-2025, che dedica due macro obiettivi specifici alla riduzione degli incidenti stradali, sul lavoro e domestici. Tale Piano promuove una cultura della prevenzione fondata sulla centralità della persona, sull’educazione ai comportamenti sicuri, sulla responsabilizzazione dei cittadini a partire dall’infanzia e sull’integrazione dei dati per ottenere risultati più robusti, capaci di sostenere politiche e azioni più efficaci. Con riferimento alle statistiche disponibili in Italia, nel presente Capitolo sono illustrati i dati del 2023 relativi agli incidenti stradali con lesioni a persone, ai feriti gravi, agli infortuni, alla mortalità sul lavoro e agli incidenti domestici. Questo Capitolo si conclude con un *Box* sugli infortuni sul lavoro degli occupati nati all’estero, per i quali è previsto l’obbligo di assicurazione all’INAIL.

Anticipando i dati più recenti del 2024, diffusi dall’Istat nel mese di luglio 2025, che saranno illustrati nel Rapporto Osservasalute del prossimo anno, in Italia si è consolidato definitivamente il ritorno a una mobilità su livelli analoghi a quelli del periodo pre-pandemia, con un aumento degli spostamenti per motivi di lavoro, di studio e di turismo (5). Il numero delle vittime a seguito di incidenti stradali è rimasto pressoché stabile (3.030, -0,3% rispetto al 2023), mentre si è registrato un aumento sia degli incidenti (173.364, +4,1%) sia dei feriti (233.853, +4,1%). Rispetto al 2019, nel 2024 le vittime e i feriti hanno registrato una diminuzione (rispettivamente, -4,5% e -3,1%), mentre gli incidenti stradali hanno registrato un leggero aumento (+0,7%). I feriti gravi a seguito di incidenti stradali, disponibili per il 2023, rappresentano circa l’8% dei feriti totali, sono pressoché stabili rispetto al 2022 (16.989, +0,7%) e in diminuzione rispetto al 2019 (-3,5%). Il loro rapporto per ciascun decesso è pari a 5,6, a sottolineare che il percorso verso il conseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale è iniziato con difficoltà e i progressi sono lenti, ma gli sviluppi per gli anni futuri sono ottimistici.

Gli infortuni sul lavoro denunciati all’INAIL nel 2023, nel settore dell’Industria e dei Servizi, sono stati 467.813 (-19,7% rispetto al 2022 e -7,1% rispetto al 2019). Gli eventi mortali sono stati 1.012 (-7,7% rispetto al 2022 e -3,3% rispetto al 2019). Dal 2022 al 2023, il tasso di infortuni per 100.000 addetti-anno si è ridotto da 3.201,4 a 2.484,5 mentre quello di mortalità è passato da 6,02 a 5,37. Nel complesso, gli andamenti mostrano una ripresa post-pandemia, ma anche l’emergere di nuove criticità legate alle condizioni di lavoro, alle infrastrutture e alle dinamiche di mobilità casa-lavoro (6). In questo ambito, risulta strategico investire in formazione continua, vigilanza, qualità delle infrastrutture e contrasto alla precarietà, con particolare attenzione ai lavoratori di cittadinanza straniera, che risultano i più esposti alle condizioni di rischio.

Nel 2023, dai dati dell’Indagine Multiscopo sugli Aspetti della vita quotidiana condotta dall’Istat, nei 3 mesi precedenti l’intervista gli incidenti in ambito domestico hanno coinvolto 534 mila persone, pari a 9,1 per 1.000 abitanti (7).

Di conseguenza, nell’arco di 12 mesi si può stimare che il fenomeno abbia coinvolto oltre 2 milioni di persone, pari a circa 36 individui ogni 1.000 abitanti: si tratta soprattutto di donne e di ultra 75enni. Il numero complessivo di incidenti domestici rilevati nei 3 mesi precedenti l’intervista è stato di 589 mila: sono spesso dovuti a cadute, ustioni, urti o contatti con sostanze pericolose. Per migliorare la copertura e la qualità dei dati relativi a tali incidenti, è necessaria una raccolta più sistematica e completa, anche sfruttando appieno il contributo dei dati sugli accessi al PS, al fine di progettare interventi mirati su ambienti, comportamenti e sottogruppi di popolazione a rischio.

Nel complesso, il presente Capitolo conferma la natura fortemente interdisciplinare degli incidenti e la rilevanza di potere contare su fonti statistiche, dati e indicatori integrati e aggiornati, al fine di contribuire a ridurne sia l’incidenza sia la gravità. Consolidare tale patrimonio informativo, infatti, rappresenta la chiave per monitorare l’evoluzione di tutti i tipi di incidente, pianificare politiche mirate e valutarne l’efficacia nell’adozione, con

l'obiettivo di promuovere e supportare una cultura della prevenzione realmente efficace e partecipata. Gli incidenti scaturiscono da una combinazione di fattori prevedibili e, soprattutto, prevenibili che devono essere affrontati in modo sistematico, attraverso interventi mirati, basati su buone pratiche consolidate e condivise. La comprensione di tali fattori e l'elaborazione di misure efficaci di contrasto rappresentano un elemento cruciale per costruire ambienti più sicuri ed equi, contribuendo a migliorare la qualità della vita delle persone e a contenere anche i costi sociali connessi.

Riferimenti bibliografici

- (1) World Health Organization - WHO. 2022. Preventing injuries and violence: an overview. Disponibile sul sito: www.who.int/publications/i/item/9789240047136.
- (2) World Health Organization - WHO. 2023. Global status report on road safety 2023. Disponibile sul sito: www.who.int/publications/i/item/9789240086517.
- (3) Istituto Superiore di Sanità - ISS. EpiCentro - L'epidemiologia per la sanità pubblica. Disponibile sul sito: www.epicentro.iss.it/temi/incidenti/incidenti.asp.
- (4) European Commission. 18th March 2025. EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow. Disponibile sul sito: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-road-fatalities-drop-3-2024-progress-remains-slow-2025-03-18_en.
- (5) Istituto Nazionale di Statistica - Istat, e Automobile Club d'Italia - ACI. 2025. Incidenti stradali in Italia. Anno 2024. Disponibile sul sito: www.istat.it/wp-content/uploads/2025/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2024.pdf.
- (6) Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro - INAIL. Banca Dati Statistica. Disponibile sul sito: <http://bancadaticsa.inail.it/bancadaticsa/login.asp>.
- (7) Istituto Nazionale di Statistica - Istat. Indagine multiscopo sugli aspetti della vita quotidiana. Anno 2023. Disponibile sul sito: www.istat.it/microdati/multiscopo-sulle-famiglie-aspetti-della-vita-quotidiana.

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 da un'autorità di Polizia o dai Carabinieri, 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 partecipazione dell'Automobile Club d'Italia e di numerosi Enti pubblici istituzionali: a carattere totale e a cadenza mensile, è inserita tra le rilevazioni di interesse pubblico nel Programma Statistico Nazionale (PSN) (Codice IST-00142).

L'impianto organizzativo della rilevazione si fonda su un modello flessibile del flusso informativo, che si articola attorno alla sottoscrizione, da parte dell'Istat, di un Protocollo di Intesa nazionale e alla stipula di convenzioni specifiche con le regioni e le province. Tale approccio risulta funzionale al decentramento di alcune fasi del processo di produzione, risponde alle esigenze informative delle amministrazioni locali connesse alle attività di programmazione di adeguati interventi in materia di sicurezza 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 indicatori: il tasso di mortalità standardizzato e il tasso di incidentalità stradale. Tali indicatori consentono di definire la letalità, l'occorrenza e la gravità degli eventi oggetto di studio. Per fornire una misura diretta dell'intensità del fenomeno, sono stati inseriti nelle tabelle anche i dati sull'ammontare degli incidenti stradali e dei decessi, espressi in valore assoluto.

Il livello di disaggregazione del territorio è regionale; la serie temporale analizzata è quella relativa al triennio 2021-2023, mentre il tasso std 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 del Censimento della Popolazione e delle abitazioni del 2011. Il tasso di incidentalità stradale è calcolato come il rapporto tra il numero di incidenti con lesioni a persone e la popolazione media residente ed è riferito al periodo 2021-2023.

Tasso di mortalità per incidente stradale

Numeratore	Decessi per incidente stradale	$\times 10.000$
Denominatore	Popolazione media residente	

Tasso di incidentalità stradale

Numeratore	Incidenti stradali con lesioni a persone	$\times 1.000$
Denominatore	Popolazione media residente	

Validità e limiti. Il calcolo dei tassi std di mortalità si basa sull'utilizzo dei decessi registrati, derivanti dalla rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone condotta dall'Istat. La fonte complementare è l'Indagine sulle cause di morte, anch'essa a cura dell'Istat. Per il calcolo degli indicatori citati, da qualche anno si è deciso di utilizzare la verbalizzazione degli incidenti stradali da parte delle Forze di Polizia e dei Carabinieri in luogo della fonte a carattere sanitario, con l'obiettivo di fare riferimento a dati più omogenei, confrontabili e armonizzati nelle definizioni adottate. La qualità dei dati provenienti dalla rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone è inoltre migliorata nel tempo; a oggi, infatti, escludendo gli scostamenti tra i contingenti dovuti al permanere di alcune differenze definitorie, il numero di decessi elaborato da questa rilevazione risulta congruente con quanto registrato dall'Indagine sulle cause di morte.

Infine, i tassi di mortalità standardizzati e di incidentalità stradale sono calcolati rapportando i decessi a seguito di incidenti stradali e gli incidenti per regione di evento alla popolazione residente, e non all'effettiva popolazione presente sul territorio ed esposta al rischio di incidente, non disponibile a oggi da alcuna fonte di dati. Benché questo possa introdurre un bias dovuto alla non corrispondenza tra numeratore e denominatore, tale approssimazione è comunemente accettata ai fini dell'interpretazione del fenomeno. Per costruire indicatori statistici con denominatori più aderenti alla misurazione dell'incidentalità stradale, l'Istat ha curato e pubblicato statistiche a carattere sperimentale, basate sul rapporto tra incidenti stradali e lunghezze di carreggiata, espresse in metri, per senso di marcia di un arco stradale, desunte da *OpenStreetMap* (1). La nuova misurazione fornisce una prima serie coerente di dati relativi ai diversi ter-

ritori. Tale informazione non è disponibile dalle statistiche ufficiali poiché, se da un lato esistono archivi e grafi stradali dettagliati per regione, provincia e comune, dall'altro non è ancora stato istituito un Catasto Nazionale delle Strade armonizzato e sistematico. Al momento è in corso di realizzazione il progetto che prevede la stima dei reali flussi di traffico (veicoli/Km) sulla rete viaria nazionale mediante basi dati amministrative (Revisioni dei Veicoli e Parco Veicolare, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Automobile Club d'Italia) e attraverso *Big Data*. Tali dati consentiranno di calcolare sia le probabilità di essere coinvolti in un incidente sia i tassi reali di esposizione al rischio di incidente stradale. Un altro approccio per fornire un quadro più completo di tale fenomeno e studiarne più a fondo le cause è di tipo esplorativo ed è 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 e i prezzi del carburante (2).

Valore di riferimento/Benchmark. I confronti sono effettuati tra i livelli dei tassi, con dettaglio regionale e ripartizionale, e il dato medio italiano, nonché tra i Paesi europei e i valori medi dell'UE-27.

Descrizione dei risultati

Il 2023 è caratterizzato da una stabilizzazione della mobilità rispetto al 2022, quando, in termini di spostamenti rilevati, si era registrato un netto incremento rispetto al periodo delle fasi più acute della pandemia. Sul fronte dell'incidentalità stradale, nel 2023 si è registrato un lieve miglioramento del numero di vittime rispetto all'anno precedente; in controtendenza, incidenti e feriti sono aumentati, seppure in misura

contenuta. Nel 2023, gli incidenti stradali sono stati 166.525 (+0,4% rispetto all'anno precedente), i morti a seguito di tali incidenti 3.039 (-3,8%), i feriti 224.634 (+0,5%). I valori aumentano leggermente rispetto al 2022 per quanto riguarda incidenti e feriti, ma diminuisce il numero delle vittime. Continua a registrarsi una diminuzione rispetto al 2019, anno di benchmark per la nuova decade della sicurezza stradale prevista dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, per incidenti, vittime e feriti (rispettivamente, -3,3%, -4,2% e -6,9%) (3, 4).

Dall'analisi dei tassi std di mortalità nel 2023, come di consueto più elevati per gli uomini, si rileva che le regioni con i livelli più alti dell'indicatore, escludendo la Valle d'Aosta e le PA che assumono spesso valori oscillanti nel tempo a causa del numero assoluto più esiguo dei casi mortali rilevati, sono Sardegna, Veneto, Puglia, Lazio ed Emilia-Romagna (valori tra 0,65-0,58 per 10.000). I livelli più bassi si registrano invece in Liguria, Lombardia, Campania, Piemonte e Friuli-Venezia Giulia (da 0,31 a 0,43 per 10.000). Tra il 2021 e il 2023, in Italia questo tasso varia tra 0,48 e 0,49 per 10.000. Per analizzare le variazioni sul territorio, tenendo sotto controllo le oscillazioni degli indicatori nelle regioni con numero ridotto di casi, è stato calcolato anche il tasso medio standardizzato di mortalità su base triennale 2021-2023 (Tabella 1). Nel periodo 2021-2023, i tassi medi standardizzati di incidentalità stradale registrano valori più contenuti in Calabria, Molise, Campania e Basilicata (da 1,49 a 1,73 per 1.000 abitanti), mentre quelli più elevati si riscontrano in Liguria, Toscana, Emilia-Romagna, Lazio e Marche (da 4,98 a 3,27 per 10.000 abitanti) (Tabella 2).

Tabella 1 - Tasso (standardizzato per 10.000) di mortalità per incidente stradale per genere e regione - Anni 2021-2023

Regioni	Maschi			Femmine			Totale			Tasso medio std (2021-2023)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023	2021	2022	2023	Maschi	Femmine	Totale
Piemonte	0,73	0,96	0,68	0,16	0,15	0,11	0,43	0,54	0,39	0,79	0,14	0,46
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	0,13	1,41	0,69	0,00	0,23	0,13	0,07	0,82	0,37	0,73	0,12	0,42
Lombardia	0,63	0,69	0,58	0,09	0,12	0,15	0,35	0,40	0,36	0,64	0,12	0,37
Bolzano-Bozen	0,90	1,00	1,20	0,06	0,23	0,13	0,45	0,62	0,62	1,05	0,14	0,57
Trento	0,66	1,04	1,12	0,21	0,17	0,11	0,44	0,59	0,63	0,95	0,17	0,55
Veneto	0,98	1,07	0,98	0,20	0,24	0,24	0,59	0,65	0,61	1,02	0,23	0,62
Friuli-Venezia Giulia	1,15	0,94	0,74	0,24	0,23	0,13	0,69	0,58	0,43	0,95	0,20	0,57
Liguria	0,65	0,56	0,57	0,16	0,13	0,08	0,40	0,34	0,31	0,60	0,12	0,35
Emilia-Romagna	1,10	1,17	0,96	0,17	0,22	0,23	0,61	0,67	0,58	1,09	0,20	0,63
Toscana	0,87	0,96	0,84	0,16	0,22	0,17	0,50	0,57	0,49	0,90	0,19	0,53
Umbria	0,91	0,92	0,67	0,25	0,16	0,30	0,55	0,52	0,48	0,85	0,24	0,53
Marche	0,94	0,89	0,88	0,15	0,29	0,24	0,53	0,58	0,55	0,92	0,23	0,56
Lazio	0,86	0,92	0,95	0,16	0,27	0,23	0,50	0,58	0,58	0,92	0,22	0,56
Abruzzo	1,07	0,81	0,90	0,17	0,11	0,20	0,61	0,45	0,55	0,94	0,17	0,54
Molise	0,73	0,79	0,68	0,26	0,10	0,31	0,50	0,45	0,49	0,75	0,23	0,49
Campania	0,68	0,72	0,61	0,10	0,11	0,17	0,38	0,40	0,38	0,68	0,13	0,39
Puglia	0,91	0,96	0,95	0,14	0,22	0,23	0,51	0,57	0,58	0,94	0,20	0,56
Basilicata	0,90	1,47	0,87	0,39	0,23	0,12	0,64	0,82	0,49	1,07	0,25	0,65
Calabria	0,73	0,71	1,01	0,20	0,11	0,14	0,45	0,39	0,56	0,83	0,15	0,48
Sicilia	0,80	0,82	0,81	0,14	0,12	0,18	0,46	0,46	0,48	0,82	0,15	0,47
Sardegna	0,98	1,09	1,02	0,16	0,21	0,28	0,57	0,64	0,65	1,03	0,22	0,62
Italia	0,83	0,89	0,81	0,15	0,18	0,19	0,48	0,52	0,49	0,85	0,17	0,50

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. Anni 2021-2023; Istat. Popolazione Residente al 1° gennaio. Anni 2021-2023; per gli anni 2021-2024 i dati sulla popolazione residente sono del “Bilancio demografico nazionale” (Istat 2024). Anno 2025.

Tasso medio (standardizzato per 10.000) di mortalità per incidente stradale per regione. Anni 2021-2023

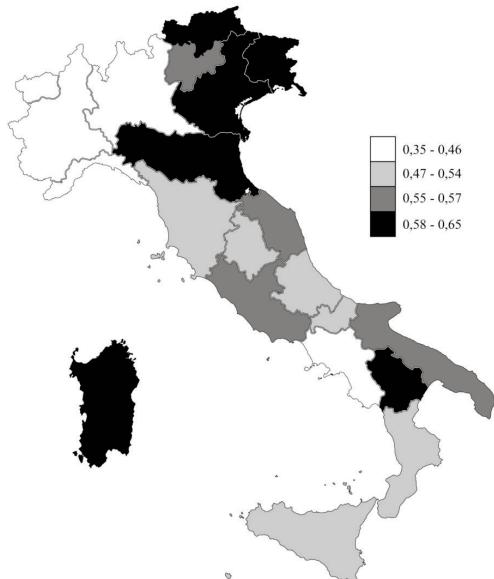


Tabella 2 - Tasso e media (valori per 1.000) di incidentalità stradale, incidenti stradali e decessi (valori assoluti) per incidente stradale per regione - Anni 2021-2023

Regioni	Tassi di incidentalità stradale				Incidenti stradali			Decessi per incidenti stradali		
	2021	2022	2023	Media (2021-2023)	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Piemonte	2,29	2,39	2,36	2,35	9.759	10.148	10.028	192	241	178
Valle d'Aosta	2,00	2,66	2,35	2,33	247	327	289	1	10	5
Lombardia	2,59	2,89	2,92	2,80	25.838	28.786	29.190	357	402	377
Bolzano-Bozen	2,80	3,32	3,30	3,14	1.492	1.775	1.767	24	33	36
Trento	2,08	2,48	2,37	2,31	1.125	1.346	1.289	25	33	35
Veneto	2,55	2,73	2,63	2,64	12.403	13.220	12.774	285	321	309
Friuli-Venezia Giulia	2,48	2,73	2,67	2,63	2.970	3.265	3.187	82	74	56
Liguria	4,73	5,22	4,99	4,98	7.166	7.863	7.530	64	57	55
Emilia-Romagna	3,44	3,77	3,78	3,66	15.231	16.679	16.809	281	311	279
Toscana	3,70	4,12	4,08	3,97	13.596	15.111	14.933	190	225	202
Umbria	2,32	2,63	2,67	2,54	2.001	2.252	2.280	53	49	45
Marche	3,12	3,33	3,34	3,27	4.663	4.951	4.956	84	91	89
Lazio	3,06	3,55	3,48	3,36	17.486	20.275	19.929	288	339	346
Abruzzo	2,13	2,22	2,34	2,23	2.729	2.824	2.974	80	59	72
Molise	1,44	1,52	1,64	1,53	421	442	476	15	14	16
Campania	1,60	1,76	1,83	1,73	9.014	9.821	10.242	214	228	220
Puglia	2,31	2,38	2,52	2,40	9.086	9.286	9.843	203	226	232
Basilicata	1,69	1,70	1,81	1,73	918	914	968	36	46	27
Calabria	1,39	1,54	1,54	1,49	2.587	2.847	2.840	85	74	109
Sicilia	2,06	2,18	2,25	2,16	9.943	10.444	10.830	225	226	241
Sardegna	2,01	2,10	2,15	2,09	3.200	3.313	3.391	91	100	110
Italia	2,57	2,82	2,82	2,74	151.875	165.889	166.525	2.875	3.159	3.039

Fonte dei dati: Istat. Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anni 2021-2023; Istat. Popolazione Residente al 1° gennaio. Anni 2021-2023; per gli anni 2021-2024 i dati sulla popolazione residente sono del “Bilancio demografico nazionale” (Istat 2024). Anno 2025.

Confronto internazionale

Nel corso del 2023, nel complesso dei Paesi dell'UE-27 le vittime di incidenti stradali sono state 20.466, contro le 20.719 nel 2022, anno in cui la mobilità ha registrato una completa ripresa anche sulle strade europee dopo gli anni della pandemia, 22.823 nel 2019 e 29.690 nel 2010. Nel complesso, la diminuzione del numero dei decessi a seguito di incidenti stradali è stata molto contenuta nel 2023, pari a -1,2% rispetto al 2022 (a -10,3% rispetto al 2019), e si è registrata anche in 16 Paesi dell'UE-27. La riduzione del numero di vittime stradali è stata particolarmente rilevante a Malta (-42,9%), in Lussemburgo (-27,8%) e in Ungheria (-12,1%). All'opposto, gli aumenti hanno interessato i restanti Paesi e, soprattutto, la Lituania (+32,5%), la Lettonia (+20,0%), l'Irlanda (+18,4%) e l'Estonia (+18,0%) (Tabella 3, Grafico 1) (5).

Il tasso di mortalità stradale (numero di decessi a seguito di incidenti stradali per 1 milione di abitanti) nel 2023 si è attestato su 45,9 nell'UE-27 e su 51,5 in Italia. Il nostro Paese si conferma al 19° posto nella graduatoria europea allo stesso livello della Polonia (Grafico 2).

Per il decennio 2021-2030, gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di benchmark (fissato al 2019) e il monitoraggio di specifici indicatori di prestazione (*Key Performance Indicators*) per i seguenti temi: 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.

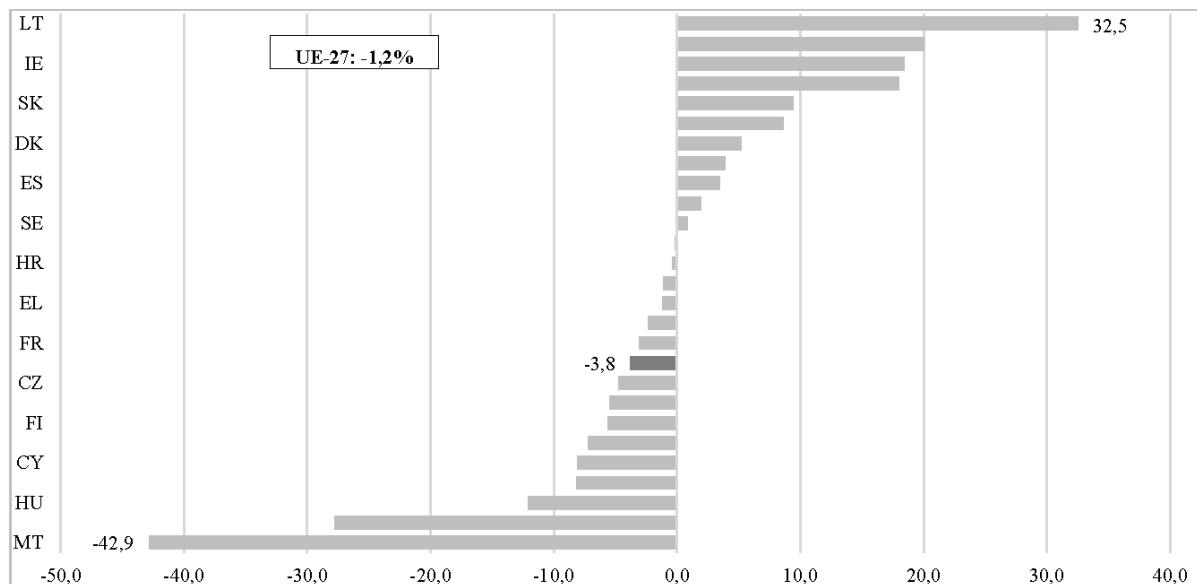
Tabella 3 - Decessi (valori assoluti) per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-27 e dell'Unione Europea-28 - Anni 2001, 2010, 2015-2023

Paesi	2001	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Austria	958	552	479	432	414	409	416	344	362	370	402
Belgio	1.486	841	762	670	609	604	644	499	516	540	501
Bulgaria	1.011	776	708	708	682	611	628	463	561	531	525
Cipro	98	60	57	46	53	49	52	48	45	37	34
Croazia	647	426	348	307	331	317	297	237	292	275	274
Danimarca	431	255	178	211	175	171	199	163	130	154	162
Estonia	199	79	67	71	48	67	52	59	55	50	59
Finlandia	433	272	270	258	238	239	211	223	225	196	185
Francia	8.162	3.992	3.461	3.477	3.448	3.248	3.244	2.541	2.944	3.267	3.167
Germania	6.977	3.651	3.459	3.206	3.177	3.275	3.059	2.719	2.562	2.776	2.830
Grecia	1.880	1.258	793	824	731	700	688	584	624	654	646
Irlanda	411	212	162	182	154	134	140	141	132	152	180
Italia	7.096	4.114	3.428	3.283	3.378	3.334	3.173	2.395	2.875	3.159	3.039
Lettonia	558	218	188	158	136	148	132	139	151	115	138
Lituania	706	299	242	192	192	173	186	175	147	120	159
Lussemburgo	70	32	36	32	25	36	22	26	24	36	26
Malta	16	15	11	22	19	18	16	12	9	28	16
Paesi Bassi	1.083	640	620	629	613	678	661	610	582	745	684
Polonia	5.534	3.907	2.938	3.026	2.831	2.862	2.909	2.491	2.245	1.896	1.893
Portogallo	1.670	937	593	563	602	700	688	536	561	618	642
Repubblica Ceca	1.334	802	734	611	577	658	617	517	531	527	502
Romania	2.450	2.377	1.893	1.913	1.951	1.867	1.864	1.646	1.779	1.634	1.545
Slovacchia	625	353	274	242	250	229	245	224	226	244	267
Slovenia	278	138	120	130	102	91	102	80	114	85	83
Spagna	5.517	2.478	1.689	1.810	1.830	1.806	1.755	1.370	1.533	1.746	1.806
Svezia	534	266	259	270	253	324	221	204	210	227	229
Ungheria	1.239	740	644	607	625	633	602	460	544	537	472
UE-27	51.403	29.690	24.413	23.880	23.444	23.381	22.823	18.906	19.979	20.719	20.466
Regno Unito*	3.598	1.905	1.804	1.860	1.856	1.839	1.808	1.516	1.608	1.766	1.695
UE-28	55.001	31.595	26.217	25.740	25.300	25.220	24.631	20.422	21.587	22.485	22.161

*Il Regno Unito non fa più parte dell'Unione europea dal 31 gennaio 2020.

Fonte dei dati: ETSC. 2025. 19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Anno 2025.

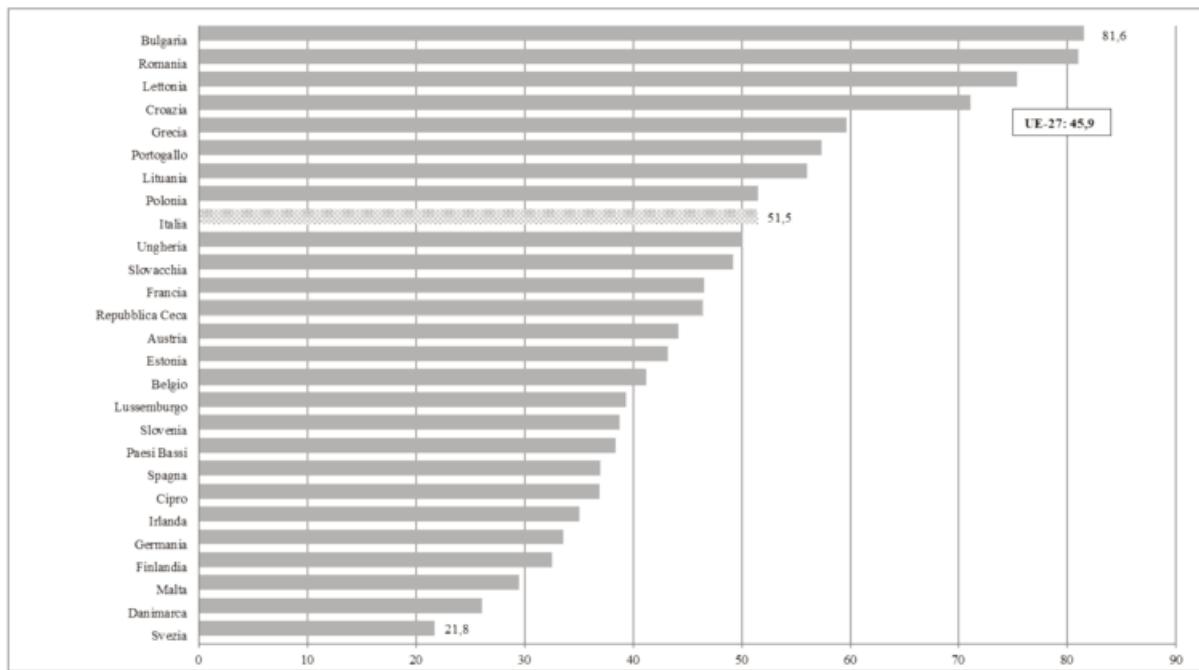
Grafico 1 - Decessi (variazioni - valori per 100) per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-27 - Anni 2022-2023



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: ETSC. 2025. 19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Anno 2025.

Grafico 2 - Tasso (valori per 1.000.000) di mortalità per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-27 - Anno 2023



Fonte dei dati: ETSC. 2025. 19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Anno 2025.

Raccomandazioni di Osservasalute

Nel Quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 (*EU Road Safety Policy Framework 2021-2030*), l'UE ha confermato l'obiettivo di dimezzare i decessi e i feriti con lesioni gravi entro il 2030, in linea con l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, e si è impegnata ad avvicinarsi all'azzeramento delle vittime stradali entro il 2050 (6).

In tale contesto, se da un lato dai dati illustrati si evince che il percorso verso il conseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale presenta alcune criticità e i progressi sono lenti, dall'altro si auspicano sviluppi positivi per i prossimi anni.

La Commissione europea, infatti, sta implementando un vero e proprio *Road Safety System*, con un *set* di indicatori di prestazione (*Key Performance Indicators*) che anche l'Italia sta mettendo a punto nell'ambito del Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 (7). A questo si aggiunge l'impegno nel miglioramento continuo della produzione delle statistiche, per rappresentare in modo più corretto fenomeni così rilevanti.

Riferimenti bibliografici

(1) Istituto Nazionale di Statistica - Istat. 2025. Utilizzo di OpenStreetMap per il calcolo di indicatori di incidentalità stradale sulla rete viaria italiana. Anno 2023. Statistiche Sperimentali, disponibile sul sito: www.istat.it/statistica-sperimentale/utilizzo-di-open-street-map-per-il-calcolo-di-indicatori-per-l'incidentalita-stradale-sulla-rete-viaria-italiana-anno-2023.pdf.

(2) Istituto Nazionale di Statistica - Istat. 2025. Le percorrenze dei veicoli stradali circolanti. Anno 2021. Statistiche Focus. Disponibile sul sito: www.istat.it/wp-content/uploads/2025/06/Le-percorrenze-dei-veicoli-stradali-circolanti.pdf.

(3) Istituto Nazionale di Statistica - Istat, e Automobile Club d'Italia - ACI. 2024. Incidenti stradali in Italia. Anno 2023. Disponibile sul sito: www.istat.it/wp-content/uploads/2024/07/REPORT-INCI-DENTI-STRADALI-2023.pdf.

(4) Istituto Nazionale di Statistica - Istat, e Automobile Club d'Italia - ACI. 2023. Incidenti stradali in Italia. Anno 2022. Disponibile sul sito: www.istat.it/wp-content/uploads/2023/07/REPORT_INCI-DENTI_STRADALI_2022_IT.pdf.

(5) European Transport Safety Council - ESTC. 2025. Ranking EU Progress on Road Safety. 19th Road Safety Performance Index (PIN) Report. Disponibile sul sito: <https://estc.eu/19th-annual-road-safety-performance-index-pin-report>.

(6) Parlamento europeo. 2021. Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 - Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime". Disponibile sul sito: www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_IT.pdf.

(7) Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - MIMS. 2022. Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030.

Disponibile sul sito: https://mit.gov.it/nfsmitsgov/files/media/progetti/2022-09/20220916_Piano%20Nazionale%20Sicurezza%20Stradale_Def.pdf.

Feriti gravi in incidenti stradali

Significato. Il Programma di azione sulla sicurezza stradale 2021-2030, adottato dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, rappresenta un deciso impegno a migliorarne la sicurezza e stabilisce l'obiettivo di dimezzare il numero di decessi e feriti con lesioni gravi entro il 2030 (1). In linea con questo Programma, il Quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'UE prevede anche l'azzeramento del numero di vittime e di feriti gravi a seguito di incidenti stradali entro il 2050. Al fine di rendere comparabili e armonizzate le statistiche fornite dai Paesi dell'UE, la Commissione europea ha emanato Linee Guida per la

classificazione della gravità delle lesioni derivanti da incidenti stradali (2). Seguendo una delle possibili strategie proposte, l'Italia ha definito il numero dei feriti gravi a seguito di incidenti stradali sulla base delle informazioni riportate nella SDO, di competenza del Ministero della Salute. Il calcolo dei feriti gravi è stato effettuato secondo la classificazione *Maximum Abbreviated Injury Scale 3+* (MAIS3+)¹. Riguardo agli indicatori proposti, il rapporto di gravità fornisce il numero di feriti gravi per ogni morto in un incidente stradale, mentre il tasso grezzo di lesività indica il numero di feriti gravi per 100.000 abitanti.

Rapporto di gravità

Numeratore	Feriti gravi per incidente stradale
Denominatore	Decessi per incidente stradale

Tasso grezzo di lesività grave

Numeratore	Feriti gravi per incidente stradale
Denominatore	Popolazione media residente

x 100.000

Validità e limiti. Per la definizione di ferito grave e per la classificazione dei livelli di gravità delle lesioni, la Commissione europea ha proposto l'uso dell'*Abbreviated Injury Scale* (AIS) e, in particolare, della sua variante MAIS3+.

L'AIS (dell'*Association for the Advancement of Automotive Medicine*) (3) è una scala di misurazione basata su un sistema di punteggio che attribuisce alla gravità generale della lesione l'importanza relativa delle ferite riportate per area del corpo: da 1 (lesioni lievi) a 6 (lesioni molto gravi, non curabili). La classificazione dei feriti gravi viene effettuata tramite l'utilizzo delle regole di riclassificazione dei codici ICD-9-CM (4) in codici AIS, con l'attribuzione del valore 1 per i casi in cui viene accertata la gravità della lesione (punteggio AIS ≥ 3), 0 per i feriti non gravi (punteggio AIS < 3) e 9 per i casi per i quali non è possibile definire la gravità².

Valore di riferimento/Benchmark. I confronti sono effettuati tra i livelli dei tassi e i rapporti, con dettaglio regionale, e il dato medio italiano. A livello internazionale, i confronti sono condotti tra i Paesi che adottano la classificazione MAIS3+.

Descrizione dei risultati

In Italia, nel 2023, il numero dei feriti gravi a seguito di incidenti stradali è pari a 16.989, in lieve aumento rispetto al 2022 (+0,7%) e in diminuzione rispetto al 2019 (-3,5%)³. I valori più elevati si rilevano nelle regioni estese e con un maggiore peso demografico, ovvero Lazio, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Sicilia e Campania (da 2.538 feriti gravi a 1.340) (Tabella 1). Il rapporto di gravità (5,6 feriti gravi ogni decesso per l'Italia nel 2023) rimane pressoché stabile rispetto al 2019 (5,5 feriti gravi ogni decesso), ma aumenta dal 2022 (5,3 feriti gravi ogni decesso), con una tendenza opposta a quella della mortalità stradale (-3,8% dal 2022 al 2023). Liguria, Lazio, Campania,

¹ I primi risultati dello studio sui feriti gravi in incidenti stradali applicando la Classificazione MAIS3+ sono stati presentati nell'Edizione del Rapporto Osservasalute 2015; la presente Edizione illustra un aggiornamento con dati riferiti al 2023.

² I casi riconducibili a lesioni a seguito di incidente stradale sono stati individuati utilizzando le informazioni congiunte del codice ICD-9-CM riferite alle lesioni, assegnato per le diagnosi principali e/o secondarie, dell'informazione sulla modalità della causa accidentale e del 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 sono stati considerati il primo ricovero e i record con un 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: secondo la definizione adottata, infatti, sono conteggiati tra i decessi a seguito di incidente stradale. Per gli anni 2016-2022, la data di morte è stata ottenuta con un algoritmo messo a punto dal Ministero della Salute utilizzando il linkage con l'Anagrafe fiscale dell'Agenzia delle Entrate, al fine di individuare anche i pazienti deceduti dopo la dimissione dall'Ospedale o il trasferimento ad altro istituto per acuti. A partire dal 2023, l'elaborazione è stata effettuata dall'Istat sull'archivio delle SDO.

³ I dati presentati illustrano l'andamento del fenomeno ma presentano elementi di criticità dovuti all'individuazione dei feriti gravi che è condizionata dalla qualità delle informazioni registrate sulle SDO. La corretta compilazione della variabile "causa esterna" è fondamentale, poiché consente di identificare con esattezza i casi di ricovero per lesioni a seguito di incidenti stradali. La sua eventuale assenza può comportare l'esclusione di individui infortunati dal campo di osservazione, soprattutto se associata all'omissione di informazioni sulla modalità dell'incidente.

Lombardia, Friuli-Venezia Giulia e Sicilia si caratterizzano per i valori più elevati (tra 7,7 e 5,7 feriti gravi ogni decesso), così come Valle d'Aosta e la PA di Bolzano, seppure con livelli oscillanti nel tempo a causa della numerosità esigua di casi (rispettivamente, 9,0 e 6,4 feriti gravi ogni decesso). In Basilicata, Calabria, Sardegna, Veneto, Toscana, Umbria, Molise e Puglia si rilevano i valori più contenuti (tra 3,9 e 4,9 feriti gravi per ogni decesso) (Tabella 1).

Al fine di dimensionare i dati rispetto alla popolazione media residente, sono stati calcolati i tassi grezzi di

lesività grave (numero di feriti gravi per 100.000 abitanti) (Cartogramma).

Nel 2023, il tasso per l'Italia si attesta a 28,8 feriti gravi a seguito di incidenti stradali ogni 100.000 abitanti, in crescita dal 2020 (23,7 feriti gravi) e in diminuzione rispetto al 2019 (29,7 feriti gravi). Valori particolarmente elevati si riscontrano nel Lazio, nella PA di Bolzano, in Valle d'Aosta, in Emilia-Romagna e nella PA di Trento (da 44,4 a 33,3 per 100.000); i tassi sono più ridotti in Basilicata, Lombardia, Piemonte, Campania e Umbria (da 19,8 a 25,0 per 100.000).

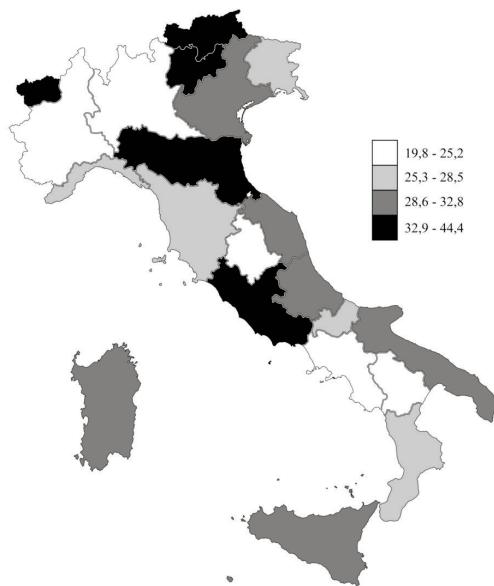
Tabella 1 - Feriti gravi (valori assoluti) per incidente stradale e rapporto di gravità* per regione - Anni 2018-2023

Regioni	2018		2019		2020		2021		2022		2023	
	Feriti gravi	Feriti gravi/morti										
Piemonte	933	3,7	846	3,6	671	3,7	897	4,7	822	3,4	933	5,2
Valle d'Aosta	58	4,8	45	11,3	29	-	25	..	39	3,9	45	9,0
Lombardia	2.450	5,1	2.126	4,9	1.879	5,9	2.141	6,0	2.302	5,7	2.184	5,8
Bolzano-Bozen	181	5,5	185	4,0	139	4,5	222	9,3	234	7,1	231	6,4
Trento	216	7,2	199	8,0	179	7,2	193	7,7	235	7,1	181	5,2
Veneto	1.494	4,8	1.621	4,8	1.297	5,7	1.448	5,1	1.543	4,8	1.516	4,9
Friuli-Venezia Giulia	405	5,3	360	5,0	297	6,3	323	3,9	346	4,7	320	5,7
Liguria	318	2,6	410	6,4	360	6,1	382	6,0	443	7,8	425	7,7
Emilia-Romagna	1.666	5,3	1.675	4,8	1.302	5,8	1.496	5,3	1.628	5,2	1.572	5,6
Toscana	1.401	5,9	1.262	6,0	960	6,3	1.141	6,0	1.143	5,1	981	4,9
Umbria	200	4,2	179	3,5	193	4,3	209	3,9	209	4,3	214	4,8
Marche	554	6,4	583	5,9	398	5,8	437	5,2	445	4,9	443	5,0
Lazio	2.624	7,8	2.330	7,9	1.907	7,3	2.149	7,5	2.287	6,7	2.538	7,3
Abruzzo	570	7,5	510	6,5	426	7,2	464	5,8	347	5,9	366	5,1
Molise	77	5,1	69	2,5	57	2,3	55	3,7	46	3,3	78	4,9
Campania	1.443	7,0	1.393	6,2	1.088	6,2	1.198	5,6	1.330	5,8	1.340	6,1
Puglia	1.322	6,6	1.293	6,2	1.008	6,3	1.055	5,2	1.145	5,1	1.142	4,9
Basilicata	143	3,2	108	3,7	128	7,1	117	3,3	96	2,1	106	3,9
Calabria	736	5,8	612	5,9	350	5,7	403	4,7	433	5,9	478	4,4
Sicilia	1.306	6,2	1.321	6,3	1.034	6,4	1.147	5,1	1.272	5,6	1.385	5,7
Sardegna	517	4,9	473	6,7	400	4,2	488	5,4	530	5,3	511	4,6
Italia	18.614	5,6	17.600	5,5	14.102	5,9	15.990	5,6	16.875	5,3	16.989	5,6

*Rapporto tra feriti gravi in incidente stradale (dai dati SDO) e morti in incidente stradale (dalla Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone).

Fonte dei dati: Ministero della Salute, già Direzione Generale della Programmazione Sanitaria - Ufficio 6. Anno 2023; Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2025.

Tasso (grezzo per 100.000) di lesività grave per regione. Anno 2023



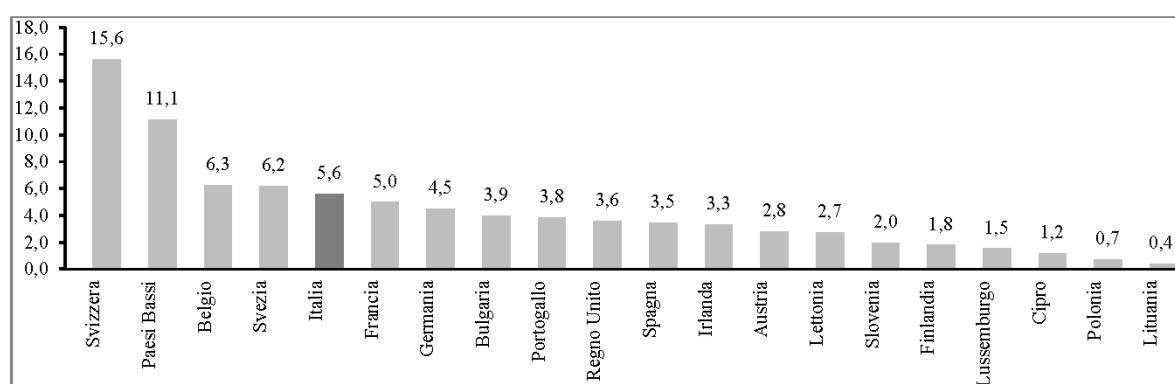
Confronto internazionale

Come per gli incidenti stradali, attraverso il 19th *Annual Road Safety Performance Index Report*, pubblicato dall'*European Transport Safety Council* per la divulgazione di dati e informazioni agli *stakeholder* e ai decisi-ori politici, è possibile confrontare i dati relativi ai feriti gravi di quei Paesi europei che adottano la classifica-zione MAIS3+.

In particolare, nel Grafico 1 è illustrato il rapporto di gravità relativo all'ultimo anno disponibile per ciascun

Paese considerato. Seppure con tempistiche di aggior-namento ancora molto differenziate, i livelli del rapporto tra feriti gravi e decessi a seguito di incidenti stradali variano da 15,6 in Svizzera (2022, l'anno più recente disponibile), a 0,7 in Polonia (con dati fermi al 2014) e a 0,4 in Lituania (l'anno di riferimento è il 2024). Con 5,6 feriti gravi per decesso, l'Italia segue il Belgio (6,3 feriti gravi) e la Svezia (6,2 feriti gravi) collocandosi ancora tra i Paesi con i valori più alti.

Grafico 1 - Rapporto di gravità per incidente stradale per alcuni Paesi europei - Ultimo anno disponibile*



*2014: Polonia e Slovenia; 2018: Lussemburgo; 2019: Regno Unito; 2022: Belgio, Germania, Spagna, Svizzera; 2023: Austria, Finlandia, Irlanda, Italia, Portogallo; 2024: Bulgaria, Cipro, Francia, Lettonia, Lituania, Paesi Bassi, Svezia.

Fonte dei dati: ETSC. 2025. 19th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Anno 2025.

Raccomandazioni di Osservasalute

Il dimezzamento dei feriti gravi a seguito di incidenti stradali è stato formalmente posto come obiettivo prioritario nell'Agenda per la Sicurezza Stradale 2030 dell'UE, inserita nel Quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030.

In precedenza, a febbraio 2020, è stata approvata la Dichiarazione di Stoccolma, un impegno politico globale che mira alla cosiddetta *Vision Zero*, ovvero 0 vittime sulle strade entro il 2050, e stabilisce nuove priorità, fondate sul rafforzamento della cooperazione internazionale, per garantire il massimo impegno e la continuità politica nel miglioramento della sicurezza stradale. Tale Dichiarazione è stata ampiamente sostenuta dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite nell'ambito della Risoluzione (del 31 agosto 2020) (1) e ha contribuito allo sviluppo del *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030*.

Il primo passo per le corrette misure e le valutazioni in materia di sicurezza stradale è senz'altro rappresentato dall'armonizzazione dei metodi di calcolo e di classificazione tra i Paesi. In tale contesto, l'Italia

continua a contribuire al consolidamento delle sinergie e alla condivisione di buone pratiche tra tutte le Istituzioni nazionali coinvolte, anche per produrre e rilasciare gli indicatori di prestazione richiesti (*Key Performance Indicators*).

Riferimenti bibliografici

- (1) United Nations, General Assembly. 2020. Resolution adopted by the General Assembly on 31 August 2020. Improving global road safety. Disponibile sul sito: <https://docs.un.org/en/A/RES/74/299>.
- (2) European Commission. Serious Injuries. Disponibile sul sito: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/serious-injuries_en.
- (3) Association for the Advancement of Automotive Medicine - AAAM. Disponibile sul sito: www.aaam.org/abbreviated-injury-scale-ais.
- (4) Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali. 2008. Classificazione delle malattie, dei traumatismi, degli interventi chirurgici e delle procedure diagnostiche e terapeutiche. Versione italiana dell'ICD-9-CM (International Classification of Diseases, 9th Revision, Clinical Modification), 2007. Disponibile sul sito: www.salute.gov.it/new/sites/default/files/imported/C_17_pubblicazioni_2251_allegato.pdf.

Infortuni e mortalità sul lavoro

Significato. Indicazioni sui rischi legati allo svolgimento dell'attività lavorativa sono fornite dai tassi di seguito proposti, ottenuti rapportando le denunce di infortunio pervenute all'INAIL ai lavoratori assicurati esposti al rischio di incidente professionale. Il primo indicatore considera il totale dei casi denunciati, men-

tre il secondo i soli eventi mortali; entrambi gli indicatori sono calcolati per la gestione assicurativa dell'Industria e Servizi che raccoglie oltre l'80% degli infortuni pervenuti all'INAIL e per la quale sono disponibili i denominatori. Gli indicatori si riferiscono al territorio in cui si verifica l'evento infortunistico.

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

Numeratore	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)	

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. I dati per il calcolo dei tassi del quinquennio 2019-2023 sono estratti dalla Banca Dati Statistica dell'INAIL, aggiornati al 31 ottobre 2024 (1). Gli infortuni sul lavoro denunciati comprendono tutti i casi avvenuti in occasione di lavoro, per causa violenta ed esterna, che hanno determinato un'inabilità temporanea assoluta (>3 giorni) o un'inabilità permanente (parziale o assoluta) oppure la morte (art. 2 del DPR n. 1124/1965). Sono inclusi gli infortuni in itinere, ossia quelli che accadono nel tragitto casa-lavoro e viceversa o nel raggiungimento di un'altra sede di lavoro o di un luogo di ristoro (art.12 del D. Lgs. n. 38/2000). Solo a fini statistici e informativi le denunce di infortunio comprendono anche le comunicazioni obbligatorie che comportano un'assenza dal lavoro di almeno 1 giorno (art. 18 del D. Lgs. n. 81/2008). Gli eventi mortali considerano tutte le denunce per le quali il decesso è conseguenza dell'infortunio sul lavoro, anche se successivo alla data dell'evento. Dal 2020 rientrano tra gli infortuni sul lavoro (mortali e non) anche i contagi da SARS-CoV-2 (COVID-19) (art. 42 del D. Lgs. n. 18/2020 e Circolari INAIL n. 13/2020 e n. 22/2020), inquadrabili tra le malattie-infortunio di origine infettiva e parassitaria per le quali la causa virulenta è equiparata alla causa violenta. La tutela riguarda sia i contagi in occasione di lavoro sia quelli avvenuti in itinere.

Gli addetti-anno (o unità di lavoro annue) sono stimati sulla base delle masse salariali dichiarate dai datori di lavoro, rapportate alle retribuzioni medie giornaliere (dei soli lavoratori indennizzati per infortunio) molti-

plicate per 300 (numero medio annuo di giornate lavorate). Nel conteggio sono compresi anche i lavoratori autonomi, per i quali si contano le teste effettive assicurate, mentre sono escluse alcune categorie di lavoratori, come gli apprendisti e i lavoratori a somministrazione (ex interinali).

Valore di riferimento/Benchmark. L'atteso è che i tassi di infortunio e di mortalità sul lavoro si attestino ai livelli più bassi possibili.

Descrizione dei risultati

Le denunce di infortunio sul lavoro nel settore dell'Industria e dei Servizi per l'anno 2023 sono state 467.813, in calo del 19,7% rispetto all'anno precedente e del 7,1% rispetto al 2019. Il quinquennio 2019-2023 è caratterizzato da un andamento altalenante, con il valore più elevato nel 2022 e quello più basso nell'ultimo anno.

Sul numero elevato di casi del 2022 (583 mila circa) hanno inciso l'aumento dell'occupazione (+6,9% la crescita degli addetti-anno rispetto al 2021, che spiega anche l'incremento degli infortuni) e, contestualmente, la ripresa dei contagi professionali da SARS-CoV-2 (circa un caso su sei denunce); nell'anno successivo, fortunatamente, tali effetti si sono drasticamente ridotti a poche migliaia.

Nel 2023 gli eventi mortali dell'Industria e dei Servizi sono stati 1.012, 84 casi in meno rispetto al 2022 (-7,7%) e 35 in meno rispetto al 2019 (-3,3%). Considerando il quinquennio, per i decessi si evidenzia l'alto numero

registrato nel 2020 (1.514 denunce mortali), imputabile agli eventi fatali dovuti al contagio da SARS-CoV-2 (un terzo di tutte le vittime sul lavoro), e il minimo toccato nell'ultimo anno, in cui, tra l'altro, non sono pervenute denunce mortali da COVID-19. La contrazione degli infortuni sul lavoro nel 2023 rispetto all'anno precedente è dovuta alla componente in occasione di lavoro (-23,8%), mentre per i casi in itinere si osserva un incremento (+4,3%) più sostanzioso per quelli occorsi senza mezzo di trasporto (+13,8%). La diminuzione degli infortuni è accompagnata da una crescita degli addetti-anno assicurati all'INAIL; questi ultimi, nel 2023, hanno superato i 18,8 milioni, aumentando del 3,4% rispetto all'anno precedente e del 9,1% rispetto al 2019. Per quanto riguarda i soli decessi, si osserva un calo generalizzato in entrambe le modalità di accadimento: in occasione di lavoro (-3,8%) e *in itinere* (-17,8%).

Passando ai tassi relativi al complesso delle denunce di infortunio sul lavoro del quinquennio 2019-2023 (Tabella 1), a livello nazionale si osserva un andamento altalenante, con due punte nel 2020 e nel 2022 e un minimo nel 2023. Nell'ultimo anno, a fronte di una contrazione media del 22,4% rispetto al 2022, a livello territoriale si osservano cali generalizzati che interessano tutte le regioni, più marcati in Campania (-42,0%), nella PA di Bolzano (-35,6%), in Molise (-33,3%) e in Sicilia (-32,6%). Nel confronto con il 2019, i tassi registrano una riduzione media del 14,9%, con contrazioni più evidenti in Calabria (-20,9%) e in Puglia (-20,3%).

In generale, i tassi più elevati si rilevano nelle regioni del Centro-Nord; in particolare, risaltano le PA di Trento (4.998 infortuni sul lavoro ogni 100.000 addetti nel 2023) e di Bolzano (3.667,3 per 100.000) nelle prime posizioni per incidenza infortunistica da diversi anni, nonché l'Emilia-Romagna (3.493,4 per 100.000). I livelli di rischio più bassi, invece, sono nel Lazio (1.484,4 per 100.000, notoriamente la regione con i tassi più contenuti), in Campania (1.518,6 per 100.000) e in Lombardia (1.954,3 per 100.000), così come nelle altre regioni del Mezzogiorno. Al di sotto del tasso medio nazionale si collocano 8 regioni; solo Lombardia e Piemonte sono del Nord.

Ulteriori ragionamenti possono essere fatti distinguendo le denunce di infortunio per modalità di accadimento: attraverso l'analisi dei relativi tassi si verifica se disegnano una geografia diversa (Cartogrammi). Con riferimento ai casi in occasione di lavoro, emerge un andamento dell'indicatore a livello nazionale altalenante, anche in questo caso, come per il complesso degli infortuni, con i valori più elevati nel 2020 e nel 2022 e il minimo nel 2023. Nell'ultimo anno, rappresentato nel Cartogramma, si riscontra quanto già evidenziato a livello complessivo: i tassi più elevati si registrano per la PA di Trento (4.570,4 per 100.000 addetti), che si distacca in modo significativo da

Emilia-Romagna (2.911,7 per 100.000), dalla PA di Bolzano (2.907,5 per 100.000) e dal Veneto (2.761,0 per 100.000). Sostanzialmente, i tassi relativi all'occasione di lavoro collocano al di sotto del tasso medio nazionale 8 regioni, con il Lazio (1.096,6 per 100.000) in ultima posizione, Campania e Lombardia immediatamente sopra, analogamente a quanto rilevato dai tassi complessivi.

Diversamente, i tassi di infortuni in itinere a livello nazionale mostrano, nel quinquennio, dopo il minimo del 2020, una risalita che resta al di sotto del dato del 2019. Per il 2023 la PA di Bolzano è prima (759,8 per 100.000 addetti), seguita dalla Toscana (614,0 per 100.000, ottava nel caso dell'occasione di lavoro), dal Friuli-Venezia Giulia (588,1 per 100.000) e dall'Emilia-Romagna (581,7 per 100.000). Ben 14 le regioni con tassi in itinere inferiori a quello medio nazionale, con la Campania in ultima posizione (233,8 per 100.000) preceduta da Molise, Calabria e Lazio. La PA di Trento è l'undicesima.

I tassi per gli eventi mortali evidenziano un andamento crescente dal 2019 al 2020, a seguito dell'aumento significativo dei decessi a fronte di un'occupazione calante; i 3 anni successivi segnano una tendenza decrescente che raggiunge il minimo nel 2023, anno caratterizzato dal minimo delle morti sul lavoro e da un aumento dell'occupazione (Tabella 2).

Per una corretta lettura e interpretazione è opportuno ricordare che, trattandosi di eventi numericamente più contenuti, variazioni di poche unità possono determinare oscillazioni anche molto significative negli anni, soprattutto nelle regioni che contano numeri inferiori (ad esempio la Valle d'Aosta), come si evince dall'andamento nel tempo degli indicatori. Nelle prime posizioni si collocano molte delle regioni che risultano nella parte bassa della graduatoria dei tassi di infortunio. Per il 2023, Abruzzo (12,01 decessi per 100.000 addetti), Calabria (9,70) e Umbria (9,32) sono le regioni con i tassi di mortalità più elevati. In fondo alla graduatoria si colloca, invece, la Valle d'Aosta (2,23 per 100.000) che tuttavia era al primo posto nel 2022 e per la quale valgono le considerazioni fatte sopra sulla cautela interpretativa; è preceduta dal Veneto (3,58 per 100.000) e dalla Lombardia (3,76 per 100.000). In generale, i tassi di decessi nel 2023 variano in un ampio intervallo compreso tra 2,23 e 12,01 per 100.000, con un tasso medio nazionale di 5,37 per 100.000 lavoratori. Al di sotto del tasso medio nazionale si collocano 11 regioni, quasi tutte del Nord, con la Toscana, le Marche e il Lazio del Centro.

Facendo riferimento ai tassi di infortunio, è frequente osservare che alcune regioni più virtuose presentino, di contro, rischi più elevati di mortalità per infortuni sul lavoro, come si evince dal confronto tra le due tabelle.

A incidere sugli andamenti regionali vi sono vari fattori:

tori, tra i quali la struttura economico-produttiva e i diversi livelli di rischio delle lavorazioni che caratterizzano i territori, gli aspetti demografici legati al peso di manodopera di origine straniera e all'incidenza di

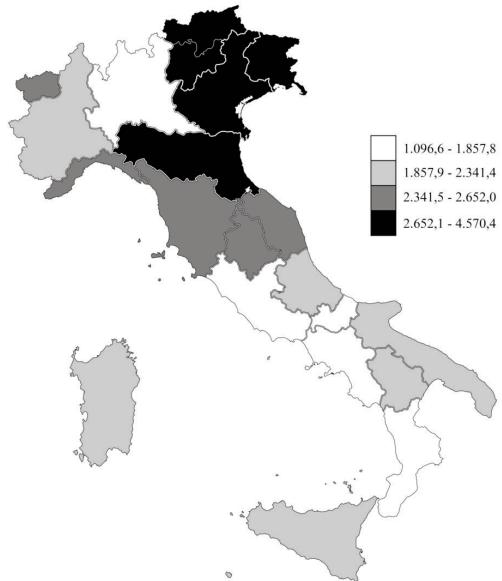
lavoratori anziani, la conformazione geografica (clima e condizione delle infrastrutture) e non ultimo la diversa propensione alla denuncia degli infortuni sul lavoro.

Tabella 1 - Tasso (valori per 100.000) di infortuni sul lavoro per regione - Anni 2019-2023

Regioni	2019	2020	2021	2022	2023
Piemonte	2.734,1	3.766,9	2.675,6	3.378,0	2.360,4
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	3.028,7	4.054,0	3.072,0	3.710,8	2.824,9
Lombardia	2.292,2	2.691,1	2.199,1	2.547,0	1.954,3
Bolzano-Bozen	4.172,4	4.605,5	4.007,5	5.697,8	3.667,3
Trento	6.160,0	5.824,4	5.401,6	5.471,2	4.998,0
Veneto	3.375,3	4.229,6	3.510,5	3.468,1	3.223,2
Friuli-Venezia Giulia	3.909,1	4.118,6	3.708,8	4.158,8	3.240,6
Liguria	3.682,4	4.013,6	3.677,4	3.699,2	3.101,1
Emilia-Romagna	4.135,5	4.012,9	3.811,3	3.890,3	3.493,4
Toscana	3.534,2	3.570,5	3.324,9	3.720,9	3.211,9
Umbria	3.482,7	3.224,9	3.335,8	3.548,0	3.138,1
Marche	3.512,3	3.563,5	3.256,3	3.488,2	2.945,7
Lazio	1.706,9	1.724,7	1.587,6	2.084,2	1.484,4
Abruzzo	3.263,1	3.357,5	3.014,2	3.999,6	2.751,0
Molise	2.208,6	2.318,0	2.336,2	3.003,8	2.002,7
Campania	1.805,0	2.362,4	1.875,3	2.619,1	1.518,6
Puglia	3.177,0	3.268,0	2.827,3	2.943,1	2.530,8
Basilicata	2.825,3	2.992,4	2.736,6	2.652,7	2.354,0
Calabria	2.693,3	2.581,7	2.433,6	2.892,3	2.130,7
Sicilia	2.749,7	2.862,0	2.649,1	3.378,9	2.277,1
Sardegna	2.982,2	3.216,2	2.771,0	3.367,5	2.538,1
Italia	2.918,0	3.178,9	2.775,5	3.201,4	2.484,5

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL (aggiornamento al 31 ottobre 2024). Anno 2025.

Tasso (valori per 100.000) di infortuni in occasione di lavoro per regione. Anno 2023



Tasso (valori per 100.000) di infortuni *in itinere* per regione. Anno 2023

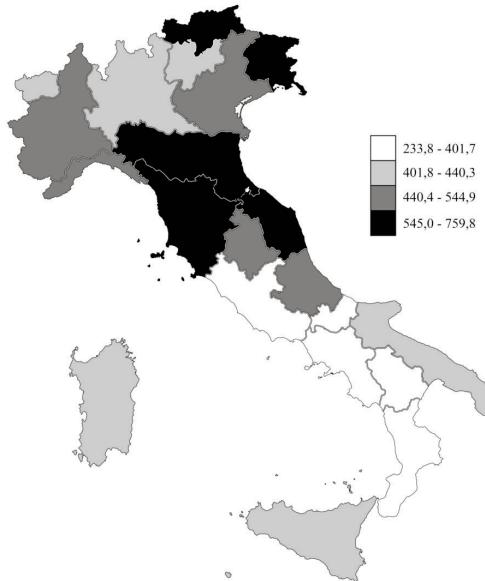


Tabella 2 - Tasso (valori per 100.000) di mortalità per infortuni sul lavoro per regione - Anni 2019-2023

Regioni	2019	2020	2021	2022	2023
Piemonte	6,55	10,00	7,92	6,86	5,28
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	2,28	5,10	9,89	16,49	2,23
Lombardia	4,28	8,35	4,42	4,35	3,76
<i>Bolzano-Bozen</i>	<i>6,02</i>	<i>14,78</i>	<i>9,08</i>	<i>6,15</i>	<i>5,18</i>
<i>Trento</i>	<i>6,12</i>	<i>3,81</i>	<i>5,28</i>	<i>5,43</i>	<i>4,36</i>
Veneto	5,40	5,20	6,23	7,35	3,58
Friuli-Venezia Giulia	6,07	6,87	6,62	6,59	5,52
Liguria	4,90	7,14	8,87	3,39	4,62
Emilia-Romagna	5,84	8,57	6,65	5,11	4,78
Toscana	5,85	6,42	5,90	5,95	4,07
Umbria	5,89	5,99	10,59	8,98	9,32
Marche	7,08	12,70	7,33	8,12	5,27
Lazio	4,82	7,24	6,00	5,00	4,39
Abruzzo	10,25	14,90	12,88	6,52	12,01
Molise	17,08	31,93	22,59	8,92	8,95
Campania	9,40	19,85	14,71	9,04	8,60
Puglia	8,71	14,07	12,32	8,07	8,70
Basilicata	13,13	8,17	15,75	8,90	8,78
Calabria	8,95	18,35	8,98	9,92	9,70
Sicilia	9,87	12,98	9,73	7,18	7,68
Sardegna	5,62	9,19	9,20	8,67	6,79
Italia	6,07	9,55	7,32	6,02	5,37

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL (aggiornamento al 31 ottobre 2024). Anno 2025.

Raccomandazioni di Osservasalute

La strategia per il decennio 2025-2034 dell’Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro (*European Agency for Safety and Health at Work*) individua come prioritarie tre linee di azione che possono riassumersi nella promozione della cultura della prevenzione, nella diffusione di conoscenze che favoriscono l’elaborazione di politiche mirate e nella sensibilizzazione e creazione di reti per una cultura della sicurezza e della salute sul lavoro (2).

L’invecchiamento dei lavoratori, la transizione digitale e quella verde sono alcune delle tematiche prioritarie dei prossimi anni. In generale, l’allungamento della vita media sta comportando una maggiore permanenza nel mondo del lavoro; in questo contesto, con una popolazione lavorativa sempre più anziana, sarà necessario tenere conto dei cambiamenti legati all’età che possono essere più rilevanti per coloro che svolgono un’attività faticosa, di tipo manuale e che richiede sforzi fisici. Con il cambiamento delle abilità, anche il lavoro dovrà essere modificato, migliorandone l’organizzazione, progettando ambienti e attrezzature più ergonomiche e, contemporaneamente, promuovendo uno stile di vita sano che rallenti il degrado delle capacità fisiche. La valutazione del rischio, inoltre, deve considerare non solo la discriminante del-

l’età, ma anche le esigenze lavorative in relazione alle capacità fisiche e sensoriali dell’individuo.

La diffusione dell’intelligenza artificiale e della robotica rappresenta già uno strumento in grado di svolgere azioni pericolose in autonomia, consentendo la sostituzione dell’uomo in alcune attività particolarmente rischiose.

Nuove sfide e opportunità dovranno essere affrontate per tutelare la salute e la sicurezza, con l’obiettivo principale di contrastare i fenomeni infortunistici e tecnopatici.

In un mondo lavorativo in rapida evoluzione, il monitoraggio dei rischi emergenti rappresenta un elemento fondamentale da cui partire per comprendere i fenomeni e per attuare politiche volte alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, anche in un’ottica di genere.

Riferimenti bibliografici

(1) Istituto Nazionale per l’Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro - INAIL. Banca Dati Statistica. Disponibile sul sito: www.inail.it/portale/it/attivita-e-servizi/dati-e-statistiche/banca-dati-statistica.html.

(2) European Agency for Safety and Health at Work. 2025. EU-OSHA Strategy 2025–2034. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Disponibile sul sito: <https://osha.europa.eu/en/publications/eu-osha-strategy-2025-2034>.

Incidenti domestici

Significato. Gli incidenti domestici si verificano all'interno o nei locali adiacenti a un'abitazione, indipendentemente dal fatto che si tratti dell'abitazione propria o di altri (parenti, amici, vicini etc.): sono caratterizzati dall'accidentalità (indipendenza dalla volontà umana) e determinano una compromissione temporanea o definitiva delle condizioni di salute, a causa di ferite, fratture, contusioni, lussazioni, ustioni o altre lesioni a danno dei soggetti coinvolti.

Gli incidenti domestici rappresentano un problema di

Sanità Pubblica di grande rilevanza (1). Politiche di prevenzione e sicurezza, al fine di ridurne la portata, sono state avviate da alcuni anni in diversi Paesi europei ed extraeuropei. In Italia, la Legge n. 493/1999 indica le funzioni del Sistema Sanitario Nazionale in materia di sorveglianza e prevenzione degli incidenti domestici, dando particolare enfasi alle azioni di informazione ed educazione sanitaria e alla realizzazione di un sistema informativo dedicato istituito presso l'ISS.

Tasso di persone coinvolte in incidenti domestici

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

x 1.000

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 della dimensione complessiva del fenomeno su scala nazionale, poiché l'Indagine Multiscopo sugli Aspetti della vita quotidiana condotta dall'Istat fornisce stime degli eventi non mortali, mentre i dati relativi alla mortalità, pur in costante miglioramento qualitativo, risultano sottostimati.

I dati desumibili dalla Scheda di dimissione ospedaliera del Ministero della Salute contengono informazioni sulla causa esterna del trauma, ma intercettano solo i casi che danno luogo a un ricovero.

Un'altra fonte campionaria è il Sistema Informativo Nazionale sugli Infortuni negli Ambienti di Civile Abitazione (SINIACA) coordinato dall'ISS. Il SINIACA è integrato nel Sistema europeo di sorveglianza ospedaliera degli incidenti (*European Injury Database - EU-IDB*), nonché nei sistemi attivi a livello territoriale (Progetto multiregionale SINIACA-IDB), estendendo così la sua rete di sorveglianza, che attualmente copre 11 regioni (2).

Valore di riferimento/Benchmark. Sulla base dei dati dell'Indagine Multiscopo sugli Aspetti della vita quotidiana condotta dall'Istat nell'arco del primo trimestre di ogni anno si possono stimare circa 2 milioni e 300 mila incidenti domestici non mortali per l'intero

anno 2023, con oltre 2 milioni di persone coinvolte (3). Le stime del SINIACA-IDB possono essere utilizzate come proxy della gravità dell'incidente, ovvero del numero di infortuni che determinano il ricorso alle strutture di PS e il ricovero. Secondo questa fonte¹, oltre 1 milione e 800 mila persone sono giunte al PS a causa di un incidente domestico, mentre dai dati dei ricoveri ospedalieri risulta che circa 135 mila all'anno riguardino tale causa. Tali valori sono in linea con quanto rilevato nel 2014 attraverso il modulo di approfondimento dedicato, inserito nell'Indagine Multiscopo sugli Aspetti della vita quotidiana, da cui è emerso che il 43% degli incidenti domestici aveva dato luogo al ricorso al PS.

Descrizione dei risultati

Nel 2023, nei 3 mesi precedenti l'intervista, gli incidenti in ambito domestico hanno coinvolto 534 mila persone, pari a 9,1 per 1.000 abitanti (Tabella 1). Su questa base, si può stimare che nell'arco di 12 mesi il fenomeno abbia coinvolto oltre 2 milioni di persone, pari a circa 36 persone ogni 1.000. Il numero complessivo di incidenti domestici rilevati nel trimestre è di 589 mila (Tabella 2).

Il 61% di tutti gli incidenti è a svantaggio delle donne (11,0 per 1.000), mentre tra gli uomini il tasso è più basso (7,2 per 1.000). L'età è associata a rischi più

¹Disponibile sul sito: www.iss.it/web/guest/siniaca-dati.

elevati: oltre 16 ultra 75enni ogni 1.000 hanno subito un incidente nei 3 mesi precedenti l'intervista. Quanto alle differenze territoriali, esistono, ma non sono particolarmente accentuate. Nel 2023, nel Nord-

Ovest sono state vittime di incidenti domestici 10 persone su 1.000, che salgono a 12,2 nel Nord-Est; con valori più contenuti seguono il Centro (8,3 per 1.000), il Sud (7,5 per 1.000) e le Isole (5,8 per 1.000).

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 2023

Regioni	N persone	Tassi
Piemonte	43	10,3
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	1	6,8
Lombardia	97	9,8
<i>Bolzano-Bozen</i>	5	9,7
<i>Trento</i>	5	10,1
Veneto	55	9,4
Friuli-Venezia Giulia	11	11,5
Liguria	21	8,9
Emilia-Romagna	63	13,8
Toscana	26	14,4
Umbria	5	7,1
Marche	17	6,2
Lazio	49	11,5
Abruzzo	12	8,6
Molise	3	9,9
Campania	34	10,5
Puglia	34	6,2
Basilicata	6	8,9
Calabria	10	10,5
Sicilia	23	5,5
Sardegna	14	4,9
Italia	534	9,1

Fonte dei dati: Istat. Indagine Multiscopo sulle famiglie “Aspetti della vita quotidiana”. Anno 2025.

Tabella 2 - Incidenti (valori assoluti in migliaia e valori assoluti) in ambiente domestico nei 3 mesi precedenti l'intervista per regione - Anno 2023

Regioni	Incidenti in ambiente domestico	Incidenti per persona coinvolta
Piemonte	43	1,0
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	1	1,0
Lombardia	109	1,1
<i>Bolzano-Bozen</i>	11	1,2
<i>Trento</i>	6	1,0
Veneto	5	1,0
Friuli-Venezia Giulia	57	1,1
Liguria	12	1,1
Emilia-Romagna	23	1,1
Toscana	71	1,0
Umbria	26	1,4
Marche	7	1,4
Lazio	24	1,1
Abruzzo	53	1,2
Molise	14	1,0
Campania	3	1,1
Puglia	36	1,2
Basilicata	41	1,0
Calabria	6	1,1
Sicilia	11	1,1
Sardegna	26	1,0
Italia	589	1,1

Fonte dei dati: Istat. Indagine Multiscopo sulle famiglie “Aspetti della vita quotidiana”. Anno 2025.

Raccomandazioni di Osservasalute

È auspicabile che i sistemi di rilevazione degli incidenti in PS siano ulteriormente implementati per consentire l'acquisizione di informazioni più puntuale sulla loro dinamica.

Gli approcci più produttivi in termini di contenimento e riduzione del fenomeno sono quelli di tipo integrato, che comprendono sia attività di informazione ed educazione sanitaria sia interventi su ambienti e strutture. È opportuno che le azioni siano modulate per singoli gruppi di popolazione (bambini, anziani, casalinghe, ecc.), poiché i rischi sono molto differenziati, così come le modalità di insorgenza di tali eventi.

In seguito alla Legge n. 493/1999 (“Norme per la tutela della salute nelle abitazioni e istituzione dell’assicurazione contro gli infortuni domestici”), inoltre, l’INAIL ha istituito l’assicurazione obbligatoria per la tutela di uomini e donne in età compresa tra 18-65 anni che svolgono esclusivamente un’attività non remunerata in ambito domestico e che vengono colpiti

da infortuni domestici con danno permanente di una certa gravità. Tale tutela è stata ampliata dalla Legge n. 145 del 30 dicembre 2018 (“Bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021”), che ha stabilito una copertura fino a 67 anni e una riduzione del grado di invalidità necessario per la costituzione della rendita.

Riferimenti bibliografici

- (1) Michelazzi, R. (a cura di). 2010. Infortuni nelle abitazioni. Manuale tecnico per gli operatori della prevenzione. Disponibile sul sito: www.quotidianosanita.it/allegati/allegato2094910.pdf.
- (2) Pitidis, A., G. Fondi, M. Giustini, E. Longo, G. Balducci, e Gruppo di lavoro IDB. 2014. “Il Sistema SINIACA-IDB per la sorveglianza degli incidenti domestici”. Notiziario dell’Istituto Superiore di Sanità, Volume 27, N. 2. Disponibile sul sito: www.salute.gov.it/new/sites/default/files/imported/C_17_pubblicazioni_2243_allegato.pdf.
- (3) Istituto Nazionale di Statistica - Istat. Indagine multiscopo sugli aspetti della vita quotidiana. Anno 2023. Disponibile sul sito: www.istat.it/microdati/multiscopo-sulle-famiglie-aspetti-della-vita-quotidiana.

Infortuni sul lavoro dei nati all'estero

Dott.ssa Adelina Brusco

Contesto

Nel 2023 gli infortuni sul lavoro denunciati all'INAIL sono stati oltre 590 mila; di questi, circa 119 mila hanno coinvolto lavoratori nati all'estero. Nello stesso anno gli eventi mortali sono stati 1.187, di cui 227 occorsi ai lavoratori nati all'estero.

Nel quinquennio 2019-2023 si registra un incremento costante dell'incidenza degli infortuni dei nati all'estero rispetto al totale dei casi: in particolare, per le denunce si è passati dal 16,9% del 2019 al 20,2% dell'ultimo anno. Per i decessi la quota del 2023 (19,1%) supera quella del 2019 (18,7%), ma nell'analisi di periodo i numeri più contenuti rendono l'incidenza altalenante.

I lavoratori con cittadinanza straniera nel quinquennio rappresentano circa il 10% di tutti gli occupati e, per il 2023, si attestano a circa 2,4 milioni.

Metodi

I dati presi in esame riguardano il quinquennio di accadimento 2019-2023 e sono estratti dalla Banca Dati Statistica dell'INAIL, aggiornata al 31 ottobre 2024. Le statistiche si riferiscono agli infortuni sul lavoro denunciati dai nati all'estero (di seguito, per brevità, stranieri, seppure trattandosi di una *proxy*) individuati tramite il codice fiscale (la Z alla dodicesima posizione e le tre cifre successive indicano il Paese di nascita), ritenuto più affidabile rispetto all'indicazione della cittadinanza, poiché sottoposto a un controllo di validità accurato.

Le denunce di infortunio riguardano gli eventi avvenuti in occasione di lavoro per causa violenta ed esterna, che hanno determinato un'inabilità temporanea assoluta di durata superiore a 3 giorni, o un'inabilità permanente assoluta o parziale al lavoro, oppure la morte. Sono compresi anche i casi avvenuti in itinere, ossia nel tragitto casa-lavoro-casa o nel raggiungimento di un'altra sede di lavoro o di un luogo di ristoro. Dal 2020 sono inclusi anche i contagi professionali da SARS-CoV-2 (malattie-infortunio per le quali la causa virulenta è equiparata a quella violenta). Esclusivamente a fini statistici e informativi, sono conteggiate anche le comunicazioni di infortunio di almeno un giorno (benché prive di valenza assicurativa). Gli infortuni mortali comprendono tutte le denunce per le quali il decesso avviene in conseguenza dell'evento infortunistico, anche se in data successiva.

Risultati e discussione

Nel 2023 le denunce di infortunio dei lavoratori stranieri sono state 119.189, in flessione del 2,9% rispetto all'anno precedente; il calo è sintesi della riduzione della componente in occasione di lavoro (-4,7%) e dell'incremento di quella in itinere (+7,1%). Contestualmente, i casi mortali sono stati 227, in diminuzione del 9,2% rispetto al 2022; a incidere sulla riduzione sono i decessi in occasione di lavoro (-6,5%) e, ancora di più, quelli in itinere (-16,7%).

Nel quinquennio 2019-2023 si osserva un andamento condizionato dalla pandemia; in particolare, per le denunce, gli anni 2020 e 2022 sono stati i più interessanti, quando le infezioni professionali da SARS-CoV-2 sono state più elevate, rappresentando il 21,0% del complesso degli infortuni nel primo anno e il 9,0% nel 2022.

Anche per quanto riguarda i decessi, il cui andamento nel quinquennio è altalenante, la pandemia ha influito in modo rilevante nel 2020, anno in cui si registrano 248 vittime tra gli stranieri e oltre un caso su 4 è dovuto al virus.

È bene precisare che le vittime da SARS-CoV-2 hanno avuto un peso maggiore nel primo anno della pandemia, ma già nel 2021 l'incidenza è stata dell'8% circa e nulla nel 2022 e nel 2023.

Gli infortuni in itinere rappresentano nel 2023 il 16,6% delle denunce degli stranieri, in aumento rispetto agli anni precedenti, quando il dato si attestava al 15% circa, fatta eccezione per il 2020, in cui la percentuale si è ridotta all'11,9% a causa del maggior ricorso al lavoro agile e delle limitazioni alla circolazione. Non si registrano differenze significative rispetto al complesso delle denunce: l'incidenza media del quinquennio è abbastanza in linea con quella riferita a tutti gli infortuni (14,8% rispetto al 14,7% di tutti i casi).

Le vittime in itinere rappresentano nel 2023 il 24,2% di tutti i decessi degli stranieri, una quota inferiore rispetto a quella del 2019 (32,8%) e del 2022 (26,4%). In generale, la percentuale media per i nati all'estero è più elevata rispetto a quella osservata sul complesso delle denunce mortali del quinquennio (24,6% vs 22,0%).

L'analisi delle caratteristiche demografiche del lavoratore evidenzia alcuni aspetti di interesse: per tutti gli eventi la composizione per genere mostra una percentuale di denunce degli uomini superiore a quella delle donne che, nel caso dei nati all'estero, è di 8,0 p.p. più elevata (72,5% nel 2023) ed è spiegabile con la maggiore

presenza di uomini stranieri impiegati in attività a rischio maggiore. Sono prevalentemente uomini anche le vittime sul lavoro (circa nove casi ogni dieci), senza differenze sostanziali tra i Paesi di nascita. Gli stranieri che si infortunano presentano una struttura per età mediamente più giovane: tre su quattro hanno un'età inferiore a 50 anni (il rapporto è di due su tre considerate tutte le denunce del quinquennio).

I Paesi di nascita più rappresentati sono nell'ordine: Romania e Marocco (11,8% per entrambi), Albania (9,9%), Pakistan (4,0%), Moldavia (3,4%) e Perù (3,1%). Per i casi mortali nelle prime tre posizioni, Romania (18,1%), Albania (15,0%) e Marocco (7,0%), che risultano tra i più numerosi tra i lavoratori e, a seguire, India (6,2%).

Nel 2023 gli infortuni degli stranieri avvengono in oltre nove casi su dieci nelle attività della gestione assicurativa dell'Industria e dei Servizi (91,6%), il 4,5% in Agricoltura e il 3,9% nella gestione per conto dello Stato (Tabella 1). Rispetto al complesso delle denunce si osservano differenze: qui, infatti, la quota dei casi che confluiscano nell'Industria e Servizi risulta inferiore (79,2%), indicativa di un maggiore coinvolgimento di lavoratori stranieri nelle attività di gestione, mentre quella per conto dello Stato (16,3%) è più elevata e praticamente identica a quella dell'Agricoltura.

Gli eventi mortali si verificano per lo più nell'Industria e Servizi (86,8%) e, a seguire, nell'Agricoltura (12,8%), con un residuo nella gestione per conto dello Stato (0,4%). Anche per i decessi emergono alcune differenze rispetto al complesso delle vittime, per le quali si rileva, in particolare, un maggiore numero di casi nella gestione per conto dello Stato, la cui incidenza è pari al 3,1%, compensata da livelli leggermente inferiori nelle altre due gestioni assicurative.

I settori di attività economica dell'Industria e dei Servizi con più denunce, al netto dei casi non determinati, sono il manifatturiero (28,5% dei casi nel 2023), le costruzioni (14,9%), il trasporto e il magazzinaggio (14,2%) e il noleggio e i servizi di supporto alle imprese (9,7%), comparti nei quali la presenza di lavoratori stranieri è molto significativa. I decessi si concentrano tradizionalmente nel settore delle costruzioni (31,7%), a conferma dell'alto grado di pericolosità, e nel trasporto e nel magazzinaggio, nonché nel settore manifatturiero (19,8% per entrambi).

A livello territoriale, emerge che, in valore assoluto, la regione con più infortuni occorsi a lavoratori nati all'estero è la Lombardia, con poco meno di un caso su quattro (23,3%), seguita da Emilia-Romagna (18,2%), Veneto (15,4%), Toscana (8,4%) e Piemonte (7,3%). Sono confermate molte delle regioni citate anche per gli eventi mortali, con la Lombardia che registra una vittima professionale ogni cinque (20,0%), seguita dal Veneto (15,9%), dal Piemonte (10,1%) e dall'Emilia-Romagna e dal Lazio (8,8% per entrambe).

L'incidenza delle denunce degli stranieri sul totale dei casi, per regione, evidenzia quote elevate in Emilia-Romagna (27,9%), Veneto (26,2%), Friuli-Venezia Giulia (25,5%) e Lombardia (25,1%) (Cartogramma). Percentuali superiori alla media nazionale (20,2%) si riscontrano in quasi tutte le regioni del Nord e in molte del Centro, mentre quelle del Mezzogiorno si collocano in fondo alla graduatoria, con un minimo per la Sardegna (5,0%), la Campania (5,6%), la Sicilia e la Puglia (5,7% per entrambe). Per gli infortuni mortali si osservano incidenze più elevate in Veneto (32,4%), in Piemonte e in Toscana (27,1% in entrambe) e nella PA di Bolzano (26,7%).

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 2019-2023

Gestione assicurativa	2019	2020	2021	2022	2023
Industria e Servizi	97.743	92.809	94.443	113.225	109.171
Agricoltura	5.704	4.765	5.179	5.219	5.388
Per Conto dello Stato	5.163	1.994	3.064	4.313	4.630
Totale	108.610	99.568	102.686	122.757	119.189
<i>di cui casi mortali</i>	232	248	226	250	227

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica Inail (aggiornamento al 31 ottobre 2024). Anno 2025.

