

Incidenti

Una componente molto importante per la Sanità Pubblica, soprattutto in termini di conseguenze sulle persone, invalidità permanenti, responsabilità e costi sociali, è rappresentata dagli incidenti stradali, sul lavoro e domestici, tutti causa di considerevoli quote di mortalità e di morbosità.

In generale, il termine “incidente” comprende tutti gli eventi che determinano una compromissione temporanea o definitiva delle condizioni di salute o, nei casi più gravi, il decesso, a causa di ferite, fratture, contusioni, lussazioni, ustioni o altre lesioni alle persone coinvolte, e che sono caratterizzati dall’accidentalità, ovvero dall’essere indipendenti dalla volontà umana. Con la finalità di seguire un filo conduttore tra le tematiche di incidentalità stradale, infortuni sul lavoro e di incidentalità domestica, il presente Capitolo fornisce una lettura di dati e risultati recenti.

Secondo la fonte dell’Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) gli incidenti causano, ogni anno, la morte di più di 5 milioni di persone in tutto il mondo. Circa il 9% della mortalità globale è, infatti, attribuibile agli infortuni, quasi 1,7 volte il numero di vittime causate da *Human Immunodeficiency Virus/Acquired Immune Deficiency Syndrome*, tubercolosi e malaria complessivamente (1). Sulla base di tali stime, in tutto il mondo sono 1,25 milioni le persone che muoiono ogni anno a causa di un incidente stradale e circa 50 milioni quelle che rimangono ferite (2, 3). Da altri approfondimenti pubblicati dall’Ufficio regionale per l’Europa dell’OMS emerge, inoltre, che se da un lato la maggior parte dei Paesi dispone di politiche per la sicurezza stradale, dall’altro un numero nettamente inferiore applica disposizioni e provvedimenti per prevenire le altre tipologie di incidente. Le politiche di prevenzione della violenza domestica, ad esempio, citando un dato pubblicato su *Progress in Preventing Injuries*, sono presenti solo in circa il 71% dei Paesi (4).

Anche nei diversi ambiti dei *Sustainable Development Goals*, che compongono l’Agenda 2030 dell’OMS e per l’Italia sono prodotti dall’Istituto Nazionale di Statistica (Istat), sono inclusi, come componenti irrinunciabili, numerosi riferimenti al benessere delle persone e a una equa distribuzione dei benefici dello sviluppo.

Con riferimento alle statistiche disponibili in Italia, in questo Capitolo sono illustrati i dati più recenti su: incidenti stradali con lesioni a persone, infortuni e mortalità sul lavoro e incidenti domestici, con un *Box* dedicato ai nati all’estero per i quali vige l’obbligo di assicurazione presso l’Istituto Nazionale per l’Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, che fino allo scorso anno erano presentati come Approfondimento.

Rispetto all’Edizione precedente, i feriti gravi in incidenti stradali sono stati annoverati tra gli indicatori del presente Capitolo, poiché la loro produzione è ormai consolidata e a regime, a partire dai dati sanitari di dimissione ospedaliera forniti dal Ministero della Salute. In particolare, gli indicatori esaminati sono il “Rapporto di gravità” (Feriti gravi per ciascuna vittima) e il “Tasso grezzo di lesività grave”, con riferimento al 2017 e al quadro europeo.

Passando all’analisi dei principali risultati, nel 2017 si sono verificati in Italia 174.933 incidenti stradali con lesioni a persone; le vittime sono state 3.378 e i feriti 246.750. I morti registrano un aumento (+2,9%) dopo la flessione del 2016 e la battuta di arresto dei due anni precedenti; in lieve diminuzione, invece, gli incidenti e i feriti (rispettivamente, -0,5% e -1,0%). Il tasso di mortalità stradale passa da 54,2 a 55,8 morti per milione di abitanti tra il 2016-2017, tornando ai livelli del 2015. Rispetto al 2010, le vittime della strada diminuiscono del 17,9%.

Nel 2017 i feriti gravi a seguito di incidente stradale sono stati 17.309, valore pressoché stabile rispetto al 2016 (-0,1%). Nel periodo 2013-2016 il rapporto tra feriti gravi e decessi è andato progressivamente aumentando fino al 2016, per poi subire una battuta di arresto e un lieve calo nel 2017. I valori dell’indicatore passano, infatti, da 3,8 feriti per ogni vittima nel 2013 a 5,3 feriti nel 2016 e 5,1 feriti nel 2017. I feriti gravi, nel 2017, rappresentano circa il 7% del totale dei feriti nel complesso rilevati dalle forze dell’ordine. A livello territoriale persistono ancora alcune differenze: i valori del rapporto tra feriti gravi e morti sono compresi tra 4,7 del Nord-Est e 5,6 del Sud e delle Isole, a conferma della tendenza che vede le regioni del Nord come territori con un più elevato numero di incidenti ma meno gravi (5).

Per quanto concerne gli infortuni sul lavoro denunciati per il settore dell’Industria e Servizi, si registra una flessione del 6,6% tra il 2013-2017. Le denunce diminuiscono fino al 2015 e tornano a risalire nel 2016 e più debolmente nel 2017. La riduzione complessiva è dovuta alla combinazione di più fattori: la diminuzione dell’occupazione, che ha interessato soprattutto i settori industriali, notoriamente più rischiosi; la tendenza del sistema produttivo a essere più orientato ai servizi, a più basso rischio infortunistico; le politiche di prevenzione attuate.

Analizzando i tassi di incidenza degli infortuni sul lavoro, tra il 2013-2017 si osserva una variazione del tasso a livello nazionale da 3.431 a 3.019 per 100.000 addetti. Il tasso di mortalità per infortuni sul lavoro passa, invece, da 6,51 a 5,57 per 100.000 addetti (8).

Al fine di fornire un quadro esaustivo del fenomeno occorre analizzare i molteplici aspetti e i fattori che lo compongono. Infatti sulla quota di infortuni sul lavoro pesano 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 come, ad esempio, lo stato in cui versano le infrastrutture della rete viaria nazionale, causa esogena che condiziona il livello della lesività e della mortalità in infortuni stradali sul lavoro o *in itinere*.

Sul fronte degli incidenti domestici, secondo l'Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana" condotta ogni anno dall'Istat, nel 2017, nei 3 mesi precedenti l'intervista, 839 mila persone (pari al 13,9 per 1.000 della popolazione) hanno avuto un incidente nella propria abitazione. Su questa base si può stimare che, nell'arco di 12 mesi, il fenomeno abbia coinvolto 3 milioni e 356 mila persone circa, cioè 56 persone ogni 1.000. Le donne sono le più coinvolte (63,0% di tutti gli incidenti) con un quoziente di infortuni del 17,0 per 1.000; gli uomini, invece, registrano un quoziente di infortuni del 10,6 per 1.000. La percentuale più alta di donne coinvolte è, sicuramente, spiegata sia dalla maggiore permanenza tra le mura domestiche, sia da un più frequente contatto con oggetti, utensili ed elettrodomestici che molto spesso sono all'origine di un incidente (taglio, ustione etc.) (6, 7).

In conclusione, per quanto concerne gli incidenti stradali nel loro complesso, la loro prevenzione deve essere accompagnata da una azione di sensibilizzazione e formazione dei conducenti e degli utenti della strada. In tal senso, un ruolo fondamentale è svolto anche dal Programma di raccomandazioni internazionali, che consente di armonizzare i risultati e il confronto dei dati. Per monitorare i progressi dei Paesi dell'Unione Europea sono in via di definizione indicatori di prestazione della sicurezza stradale, *Safety Performance Indicators*, che anche l'Italia dovrà prepararsi a fornire con cadenza annuale e che riguarderanno le seguenti aree: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), guida sotto l'effetto di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare, livello di sicurezza della rete stradale nazionale, distrazione alla guida e efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.

Infine, in tema di prevenzione degli incidenti domestici, oltre a una sensibilizzazione all'educazione sanitaria e all'attuazione di interventi su ambienti e strutture, è auspicabile poter ottenere dati in maniera più sistematica e completi della dinamica dell'incidente anche dai sistemi di rilevazione in Pronto Soccorso, da integrare con le indagini statistiche e demoscopiche.

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.
- (2) Global status report on road safety 2015. World Health Organization 2016. Disponibile sul sito: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/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.
- (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.
- (5) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2017. Disponibile sul sito: www.istat.it/it/archivio/219637.
- (6) Istat - Aspetti della vita quotidiana. Anno 2017.
- (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.
- (8) Banca Dati Statistica INAIL - Anno 2017. 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 da una 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'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), con la partecipazione dell'Automobile Club d'Italia 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 indagine 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 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 i seguenti indicatori: tasso di mortalità standardizzato e tasso di incidentalità stradale a livello regionale e per anno.

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 gli incidenti stradali ed i morti in valore assoluto.

Il livello di disaggregazione del territorio è dato da regioni e PA, la serie temporale analizzata è il triennio 2015-2017 e 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 media residente in Italia nel 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 2015-2017.

*Tasso di mortalità per incidente stradale**

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

Tasso di incidentalità stradale

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

*La formula del tasso standardizzato è riportata nel Capitolo "Descrizione degli Indicatori e Fonti dei dati".

Validità e limiti. A partire dalla precedente Edizione del Rapporto Osservasalute è stato deciso di utilizzare, per il calcolo dei tassi standardizzati di mortalità, i decessi registrati mediante la rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone, in luogo dei casi rilevati dall'indagine sulle cause di morte, sempre condotta dall'Istat.

Tale scelta è stata motivata dalla necessità di utilizzare dati, per il calcolo dei tre indicatori citati, più omogenei tra di loro, confrontabili e armonizzati nelle definizioni utilizzate.

La qualità dei dati provenienti dalla rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, inoltre, è gradualmente migliorata nel tempo. Ad oggi, infatti, escludendo gli scostamenti tra i contingenti dovuti alle differenze definitorie, il numero dei decessi risul-

ta pressoché analogo a quanto registrato dall'indagine sulle cause di morte.

Sembra opportuno ribadire, infine, che i tassi di mortalità standardizzati e di 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 da alcuna fonte di dati. Benché tale rapporto possa 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 è in corso la produzione di "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 *OpenStreetMap*, liberamente scaricabile da *internet*. La nuova misurazione fornirà sicuramente una prima serie coerente di dati relativi ai diversi territori. Tale informazione non è disponibile dalle statistiche ufficiali a livello nazionale; infatti, benché esistano archivi e grafi stradali dettagliati per singolo Comune, Provincia e Regione, non è stato ancora istituito un catasto nazionale per le strade armonizzato e sistematico.

Un altro approccio per fornire un quadro più completo del fenomeno dell'incidentalità stradale e studiarne più a fondo le cause, infine, potrebbe riguardare 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, i prezzi del carburante e i flussi di traffico.

Descrizione dei risultati

Sebbene si stia assistendo ad un progressivo decremento degli incidenti e anche ad una diminuzione di morti e feriti, rispetto agli anni di benchmark per la sicurezza stradale, 2001 e 2010, nel 2017 le vittime tornano a crescere rispetto all'anno precedente (+2,9%). In lieve diminuzione, invece, incidenti e feriti (rispettivamente, -0,5% e -1,0%).

Nella Tabella 1 sono presentati i tassi standardizzati di mortalità (per 10.000 abitanti); tendenza consolidata sono i livelli dei tassi, nettamente superiori per il genere maschile rispetto a quello femminile. Tale andamento è legato, principalmente, all'evidenza che

la maggior parte dei conducenti di veicoli coinvolti in incidenti stradali è di genere maschile, soprattutto nelle fasce di età più giovani.

Dall'analisi dei tassi standardizzati di mortalità a livello regionale si rileva, per l'anno 2017, che le regioni con i livelli più elevati dell'indicatore sono il Molise, l'Emilia-Romagna, la Toscana, la Valle d'Aosta e il Piemonte (*range* 0,83-0,62 per 10.000). I livelli più bassi si registrano in Sicilia, Lombardia, Campania, Calabria e Abruzzo (*range* 0,41-0,51 per 10.000). Benché permangano differenze regionali su tutto il territorio nazionale, il tasso standardizzato medio presenta una diminuzione tra il 2015-2017, con un lieve aumento, però, nel 2017 rispetto all'anno precedente (0,56 per 10.000 del 2015, 0,54 per 10.000 del 2016 e 0,55 per 10.000 del 2017).

Gli incidenti stradali, nel 2017, sono stati 174.933 (Tabella 2) con una diminuzione dello 0,5% rispetto all'anno precedente. Le vittime sulla rete viaria nazionale nello stesso anno sono state 3.378, valore in aumento del 2,9% rispetto al 2016, ma in lieve diminuzione se confrontato con il 2015 (-1,5%).

I tassi medi di incidentalità stradale più elevati nel periodo 2015-2017 (Tabella 2) si registrano, infine, in ordine decrescente, in Liguria, Toscana, Emilia-Romagna, Marche e Lazio (da 5,39 a 3,38 per 1.000); mentre quelli più bassi, in ordine crescente, si registrano in Calabria, Molise, Basilicata e Campania (da 1,44 a 1,64 per 1.000). Anche nei singoli anni considerati, 2015, 2016 e 2017, la graduatoria delle regioni resta quasi invariata e ricalca quella della media triennale.

INCIDENTI

75

Tabella 1 - Tasso (standardizzato per 10.000) di mortalità per incidente stradale per genere e per regione - Anni 2015-2017

Regioni	Maschi			Femmine			Totale		
	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Piemonte	0,91	0,92	1,06	0,22	0,23	0,21	0,55	0,55	0,62
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	0,83	0,51	1,14	0,26	0,00	0,17	0,55	0,25	0,66
Lombardia	0,83	0,73	0,71	0,16	0,16	0,16	0,48	0,43	0,42
Bolzano-Bozen	1,35	1,43	1,00	0,07	0,16	0,18	0,70	0,76	0,59
Trento	1,42	1,05	0,88	0,24	0,13	0,21	0,79	0,59	0,53
Veneto	1,08	1,20	1,02	0,24	0,24	0,24	0,64	0,69	0,61
Friuli Venezia Giulia	0,92	0,80	1,05	0,25	0,32	0,12	0,57	0,54	0,56
Liguria	0,89	0,61	0,87	0,22	0,12	0,22	0,53	0,36	0,53
Emilia-Romagna	1,12	1,15	1,30	0,36	0,27	0,40	0,72	0,67	0,82
Toscana	1,07	0,98	1,23	0,25	0,32	0,23	0,64	0,62	0,70
Umbria	1,22	0,62	0,95	0,22	0,15	0,14	0,69	0,37	0,52
Marche	0,96	1,07	0,96	0,26	0,27	0,25	0,58	0,64	0,59
Lazio	1,09	1,03	1,00	0,23	0,20	0,25	0,63	0,59	0,60
Abruzzo	1,04	0,88	0,83	0,23	0,25	0,23	0,62	0,55	0,51
Molise	1,36	0,97	1,46	0,14	0,12	0,19	0,71	0,55	0,83
Campania	0,71	0,64	0,78	0,13	0,15	0,12	0,41	0,38	0,43
Puglia	0,98	1,02	1,00	0,20	0,25	0,20	0,57	0,62	0,58
Basilicata	1,40	1,19	0,98	0,14	0,24	0,18	0,73	0,71	0,58
Calabria	0,82	0,93	0,83	0,14	0,27	0,20	0,46	0,58	0,50
Sicilia	0,76	0,64	0,69	0,13	0,13	0,16	0,44	0,37	0,41
Sardegna	1,18	1,15	0,93	0,17	0,15	0,18	0,66	0,63	0,55
Italia	0,96	0,91	0,94	0,20	0,21	0,21	0,56	0,54	0,55

Fonte dei dati: Istat. Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. 2017 - Istat. Popolazione residente al 1 gennaio. 2015-2017 - Istat. Demografia in cifre. Anno 2018.

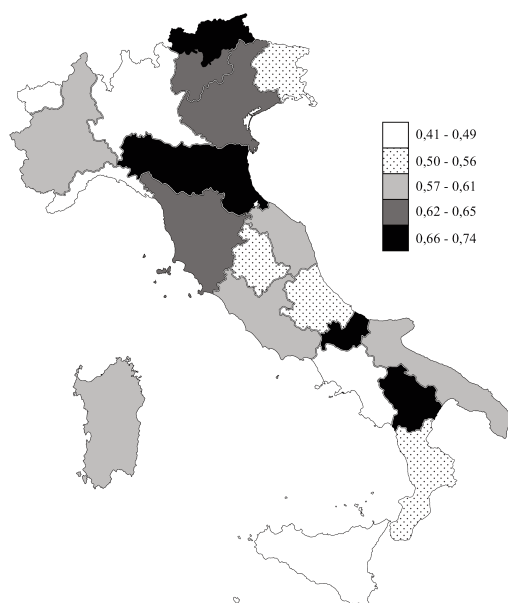
Tasso medio (standardizzato per 10.000) di mortalità per incidente stradale per regione. Anni 2015-2017

Tabella 2 - Tasso e media (valori per 1.000) di incidentalità stradale, incidenti stradali e decessi (valori assoluti) per incidente stradale per regione - Anni 2015-2017

Regioni	Tassi di incidentalità stradale				Incidenti stradali			Decessi per incidenti stradali		
	2015	2016	2017	Media (2015-2017)	2015	2016	2017	2015	2016	2017
Piemonte	2,52	2,48	2,47	2,49	11.134	10.905	10.823	246	247	279
Valle d'Aosta	2,21	2,24	2,02	2,16	283	285	256	7	3	8
Lombardia	3,28	3,27	3,25	3,27	32.774	32.785	32.552	478	434	423
Bolzano-Bozen	3,16	3,34	3,15	3,22	1.644	1.744	1.655	36	38	30
Trento	2,62	2,53	2,51	2,55	1.408	1.361	1.356	42	32	29
Veneto	2,82	2,86	2,82	2,83	13.867	14.034	13.844	315	344	301
Friuli Venezia Giulia	2,89	2,83	2,85	2,86	3.538	3.455	3.468	70	67	69
Liguria	5,34	5,28	5,56	5,39	8.415	8.282	8.680	89	58	87
Emilia-Romagna	3,91	3,91	3,90	3,91	17.385	17.406	17.362	326	307	378
Toscana	4,23	4,41	4,30	4,32	15.863	16.507	16.099	247	249	269
Umbria	2,56	2,68	2,66	2,63	2.285	2.382	2.361	64	35	48
Marche	3,45	3,36	3,57	3,46	5.333	5.185	5.484	93	100	96
Lazio	3,43	3,38	3,32	3,38	20.227	19.939	19.590	370	347	356
Abruzzo	2,42	2,29	2,23	2,32	3.217	3.037	2.946	84	76	69
Molise	1,47	1,54	1,65	1,55	461	479	510	22	17	27
Campania	1,56	1,67	1,70	1,64	9.111	9.780	9.922	235	218	242
Puglia	2,33	2,42	2,41	2,39	9.524	9.854	9.786	232	254	236
Basilicata	1,63	1,65	1,49	1,59	936	945	848	43	42	33
Calabria	1,38	1,45	1,48	1,44	2.733	2.851	2.910	94	117	100
Sicilia	2,14	2,18	2,19	2,17	10.864	11.067	11.056	225	192	208
Sardegna	2,13	2,12	2,07	2,11	3.537	3.508	3.425	110	106	90
Italia	2,87	2,90	2,89	2,89	174.539	175.791	174.933	3.428	3.283	3.378

Fonte dei dati: Istat. Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. 2017 - Istat. Popolazione residente al 1 gennaio. 2015-2017 - Istat. Demografia in cifre. Anno 2018.

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. Per questo motivo, nel 2010, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha proclamato un decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020, con l'obiettivo di ridurre il numero di decessi da incidenti stradali nel mondo. Il decennio 2011-2020 è la prosecuzione delle azioni di miglioramento e sensibilizzazione promosse nella decade precedente 2001-2010 per la quale, con il Libro Bianco del 2001, l'Unione Europea (UE) aveva fissato l'obiettivo di ridurre almeno del 50% la mortalità tra il 2001-2010.

Nel 2017, le persone morte per incidente stradale nell'UE a 28 Paesi (UE-28) sono state 25.315, valore in lieve diminuzione rispetto al 2015 e al 2016, anni per i quali è stata registrata una battuta di arresto (Tabella 3) e in diminuzione di circa il 20% rispetto al 2010. In Italia, la diminuzione è più contenuta della

media europea (-17,9%). Il calo rispetto al 2016 nei Paesi dell'UE-28 è dell'1,6% rispetto al 2017, mentre in Italia nello stesso periodo si registra un aumento del 2,9% (Grafico 1).

Tra i grandi Paesi dell'UE, nello specifico Polonia, Regno Unito, Germania e Francia, è diminuito tra il 2017-2016 il numero di vittime della strada. In Italia (2,9%), Spagna e Romania (entrambe 2,0%), invece, si registra un aumento. Da segnalare anche i risultati positivi dei Paesi con una dimensione demografica più ridotta, come Estonia, Lussemburgo, Slovenia e Irlanda, che hanno registrato una diminuzione del numero delle vittime (rispettivamente, -32,4%, -21,8%, -20,0% e -15,0%). Nel 2017, in Europa sono morte 53,7 persone in incidente stradale ogni milione di abitanti. In Italia, nello stesso anno, si è avuto un tasso di mortalità superiore alla media dell'UE-28, pari a 56 persone per milione di abitanti. Con tale valore, il nostro Paese si colloca al 18° posto, dietro Regno Unito, Germania, Spagna e Francia (Grafico 2).

INCIDENTI

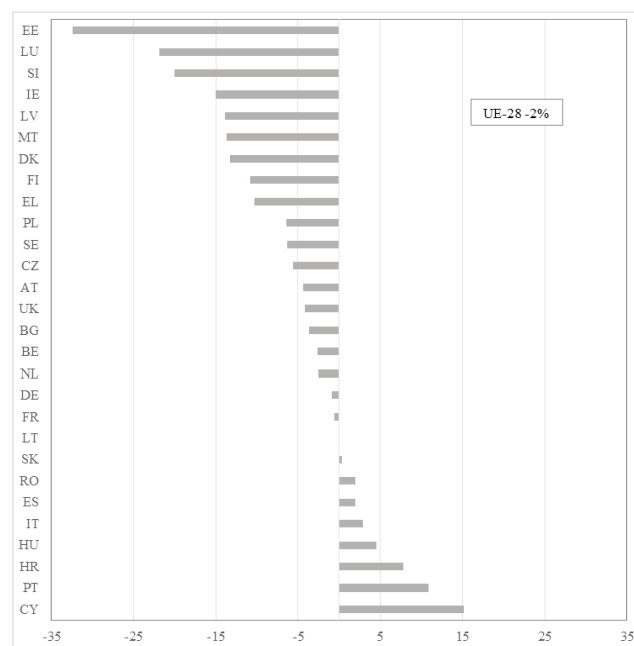
77

Tabella 3 - Decessi (valori assoluti) per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-28 - Anni 2001, 2010-2017

Paesi	2001	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Austria	958	552	523	531	455	430	479	432	413
Belgio	1.486	841	862	767	724	727	732	637	620
Bulgaria	1.011	776	658	605	601	655	708	708	682
Cipro	98	60	71	51	44	45	57	46	53
Croazia	647	426	418	393	368	308	348	307	331
Danimarca	431	255	220	167	191	183	178	211	183
Estonia	199	79	101	87	81	78	67	71	48
Finlandia	433	272	292	255	258	229	270	250	223
Francia	8.162	3.992	3.963	3.653	3.268	3.384	3.461	3.477	3.456
Germania	6.977	3.651	4.009	3.601	3.340	3.368	3.459	3.206	3.177
Grecia	1.880	1.258	1.141	988	879	795	793	824	739
Irlanda	411	212	186	162	188	193	162	186	158
Italia	7.096	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378
Lettonia	558	218	179	177	179	212	188	158	136
Lituania	706	299	297	301	258	267	242	192	192
Lussemburgo	70	32	33	34	45	35	36	32	25
Malta	16	15	17	9	18	10	11	22	19
Paesi Bassi	1.083	640	661	650	570	570	620	629	613
Polonia	5.534	3.907	4.189	3.571	3.357	3.202	2.938	3.026	2.831
Portogallo	1.670	937	891	718	637	638	593	563	624
Regno Unito	3.598	1.905	1.960	1.802	1.769	1.854	1.804	1.860	1.783
Repubblica Ceca	1.334	802	773	742	654	688	737	611	577
Romania	2.450	2.377	2.018	2.042	1.861	1.818	1.893	1.913	1.951
Slovacchia	625	353	324	295	223	258	274	275	276
Slovenia	278	138	141	130	125	108	120	130	104
Spagna	5.517	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.846
Svezia	534	266	319	285	260	270	259	270	253
Ungheria	1.239	740	638	605	591	626	644	597	624
EU-28	55.001	31.595	30.804	28.277	26.025	26.020	26.190	25.726	25.315

*Stime preliminari per Belgio, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Lituania, Portogallo, Regno Unito, Slovacchia, Spagna e Ungheria.

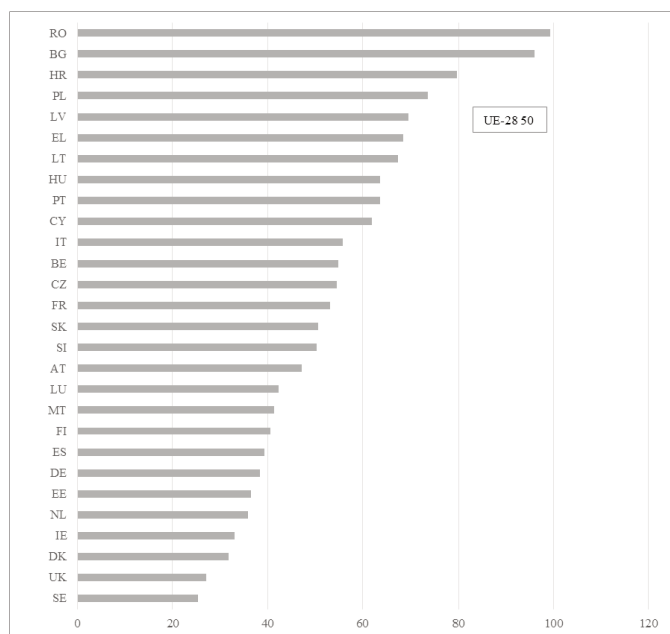
Fonte dei dati: ETSC (European Transport Safety Council). Annual PIN Report. Anno 2018.

Grafico 1 - Decessi (variazioni - valori per 100) per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-28 - Anni 2016-2017

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 - UK Regno Unito.

Fonte dei dati: European Transport Safety Council. Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Anno 2018.

Grafico 2 - Tasso (valori per 1.000.000) di mortalità per incidente stradale per Paese dell'Unione Europea-28 - Anno 2017*



*Il tasso di mortalità (per 1.000.000) per l'Italia, anno 2017, 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.

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 - UK Regno Unito.

Fonte dei dati: Elaborazione dati da European Transport Safety Council. Annual PIN Report. Anno 2018.

Raccomandazioni di Osservasalute

In Italia si vive un periodo di stagnazione per la mortalità in incidente stradale. Anche in Europa, sebbene si registri una lieve diminuzione delle vittime in incidenti stradali nel 2017, si constata che la riduzione stabilita per il 2020 non sarà raggiunta. Per contrastare il fenomeno la Commissione Europea propone un obiettivo ambizioso con il terzo pacchetto "L'Europa in movimento" pubblicato il 17 maggio 2018. Si rinnovano gli obiettivi di forte riduzione di morti e feriti gravi per incidente stradale e si propongono strategie per una mobilità sicura, pulita e connessa, con l'annuncio di azioni da realizzare nel prossimo decennio 2020-2030. In particolare, per la sicurezza stradale, la Commissione incoraggia l'adozione di un approccio sistemico, "Safe system approach", con responsabilità condivisa, in cui le conseguenze degli incidenti siano mitigate dal veicolo e dall'infrastruttura, mentre si continua a promuovere il comportamento corretto di tutti gli utenti della strada. Viene proposta una lunga lista di tecnologie di sicurezza, attiva e passiva, da introdurre come standard, in tempi brevi, su tutti i veicoli. Tra queste, molti dispositivi la cui efficacia è già comprovata ma ancora non largamente diffusi, l'attenzione anche ai sistemi "alcohol interlock" per impedire che una persona in stato di ebbrezza si metta alla guida, alle telecamere posteriori, a cinture di sicurezza e sistemi nuovi ed ancora più protettivi di ritenuta per bambini ed altre tecnologie di sicurezza. Infine, sono raccomandate azioni di educazione, controllo e sensi-

bilizzazione a comportamenti responsabili di tutti gli utenti della strada, perché un sistema di mobilità sostenibile potrà essere realizzato solo raggiungendo livelli ottimali di prestazione delle tre componenti che interagiscono in equilibrio dinamico: l'uomo, il veicolo, l'infrastruttura e l'ambiente. Per monitorare i progressi dei Paesi dell'UE sono in via di definizione indicatori di prestazione della sicurezza stradale, *Safety Performance Indicators*, che anche l'Italia dovrà prepararsi a fornire con cadenza annuale e che riguarderanno le seguenti 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 e efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.

Riferimenti bibliografici

- (1) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2017. Disponibile sul sito: www.istat.it/it/archivio/219637.
- (2) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2016. Disponibile sul sito: www.istat.it/it/archivio/202802.
- (3) Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2015. Disponibile sul sito: www.istat.it/it/archivio/192204.
- (4) European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2018. Disponibile sul sito: <https://etsc.eu/12th-annual-roa-safety-performance-index-pin-report>.
- (5) 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.

Feriti gravi in incidenti stradali

Significato. Il programma di azione previsto per la decade sulla sicurezza stradale 2010-2020, proclamata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e Unione Europea (UE), 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 entro il 2020 e la raccomandazione di ridurre anche il numero dei feriti con lesioni gravi. La Commissione Europea (CE), in occasione della decade di iniziative per la sicurezza stradale 2011-2020, ha delineato Linee Guida basate su sette principali obiettivi strategici, tra cui il primo è proprio quello di ridurre i feriti gravi in incidente stradale, strategia di azione identificata come iniziativa prioritaria anche nel Libro Bianco sulla sicurezza stradale della CE, pubblicato nel 2011 (1-3).

A seguito degli obiettivi fissati, per rendere compara-

bili 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 Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO), di titolarità del Ministero della Salute. Il calcolo dei feriti gravi è stato effettuato¹ 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 morto in incidente stradale, mentre il tasso grezzo di lesività indica quanti feriti gravi si contano ogni 100.000 abitanti.

Rapporto di gravità

Numeratore	Feriti gravi per incidente stradale
Denominatore	Decessi per incidente stradale

x 100

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, è stato proposto dalla CE (4) l'utilizzo dell'esistente classificazione dei traumi *Abbreviated Injury Scale* (AIS) e, in particolare, della sua variante MAIS. 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 (5, 6) in codici AIS, messi a dispo-

sizione 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 ≥ 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 gravità². Il *copyright* è dell'*Association for the Advancement of Automotive Medicine* (7).

Descrizione dei risultati

Nel 2017, in Italia, i feriti gravi a seguito di un incidente stradale sono stati circa 17.000³, valore stabile rispetto al 2016. Valori più elevati di feriti gravi, nel 2017, si registrano per Lazio, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Campania, regioni con una vasta

¹ 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 2017.

² 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 trauma 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). La data di morte è stata ottenuta 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.

³ La lettura e l'interpretazione dei dati presentati, sebbene consenta di delineare un trend 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.

ampiezza territoriale e forte peso demografico (*range* 2.508-1.342 feriti gravi).

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 da dati dell'Indagine sugli incidenti stradali con lesione a persone) (8), misura il numero di feriti gravi per ogni decesso avvenuto per incidente stradale.

Nel 2017, si registrano 5,1 feriti gravi per ogni decesso in incidente stradale, valore variabile a livello regionale. In Abruzzo, Lazio, Sardegna, Calabria, Lombardia e Campania, escludendo le PA di Bolzano e Trento che assumono valori variabili nel tempo a causa dell'esiguo numero di casi, si registra un numero più elevato di feriti gravi per ogni decesso (valori del rapporto di gravità compresi tra 7,9-5,5), mentre

in Basilicata, Piemonte, Toscana e Molise si rilevano i valori più bassi rispetto al dato nazionale (valori intorno a 3 feriti per ogni decesso). I livelli del rapporto di gravità, a livello nazionale, sono pari a 4,6 nel 2015 e a 5,3 nel 2016 (Tabella 1).

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 2017 si sono registrati 28,6 feriti gravi in incidente stradale ogni 100.000 abitanti. I valori più elevati si riscontrano per il Lazio, l'Abruzzo, l'Emilia-Romagna e la Sardegna, mentre i valori più bassi si registrano in Basilicata, Piemonte, Sicilia, Campania, Toscana e Umbria.

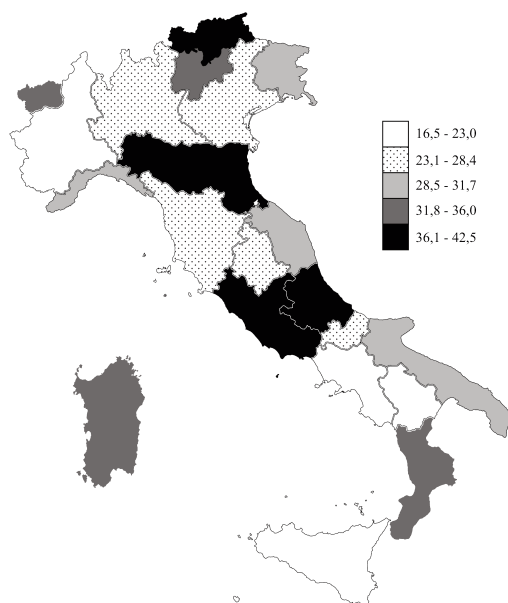
Tabella 1 - Feriti gravi (valori assoluti) per incidente stradale e rapporto (valori per 100) di gravità per regione - Anni 2013-2017

Regioni	2013		2014		2015		2016		2017	
	Feriti gravi	Feriti gravi/morti*	Feriti gravi	Feriti gravi/morti*	Feriti gravi	Feriti gravi/morti*	Feriti gravi	Feriti gravi/morti*	Feriti gravi	Feriti gravi/morti*
Piemonte	869	3,4	1.000	3,8	1.065	4,3	963	3,9	889	3,2
Valle d'Aosta	19	2,7	34	2,6	35	5,0	33	11,0	42	5,3
Lombardia	1.813	4,3	1.870	4,2	1.903	4,0	2.312	5,3	2.456	5,8
Bolzano-Bozen	172	5,5	152	4,8	157	4,4	175	4,6	197	6,6
Trento	161	5,8	209	9,1	194	4,6	180	5,6	194	6,7
Veneto	693	2,3	730	2,3	1.049	3,3	1.479	4,3	1.346	4,5
Friuli Venezia Giulia	327	3,9	317	3,2	314	4,5	338	5,0	367	5,3
Liguria	324	3,8	651	11,2	622	7,0	534	9,2	463	5,3
Emilia-Romagna	1.372	4,0	1.329	4,1	1.249	3,8	1.760	5,7	1.686	4,5
Toscana	828	3,7	800	3,2	960	3,9	1.000	4,0	864	3,2
Umbria	209	3,4	148	3,1	149	2,3	172	4,9	205	4,3
Marche	319	3,7	328	3,3	350	3,8	400	4,0	487	5,1
Lazio	1.176	3,2	2.266	6,1	2.504	6,8	2.687	7,7	2.508	7,0
Abruzzo	396	5,7	384	5,0	393	4,7	500	6,6	545	7,9
Molise	70	2,7	40	1,5	66	3,0	76	4,5	88	3,3
Campania	1.246	4,6	1.206	5,2	1.465	6,2	1.417	6,5	1.342	5,5
Puglia	843	3,8	1.220	5,3	1.167	5,0	1.202	4,7	1.215	5,1
Basilicata	119	5,4	110	2,7	120	2,8	103	2,5	94	2,8
Calabria	402	4,1	442	4,4	484	5,1	535	4,6	643	6,4
Sicilia	942	3,7	1.081	5,1	1.070	4,8	902	4,7	1.085	5,2
Sardegna	599	4,9	626	6,5	585	5,3	556	5,2	593	6,6
Italia	12.899	3,8	14.943	4,4	15.901	4,6	17.324	5,3	17.309	5,1

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

Fonte dei dati: Ministero della Salute, Direzione Generale della Programmazione Sanitaria - Ufficio 6. 2017; Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anno 2018.

Tasso (grezzo per 100.000) di lesività grave per regione. Anno 2017



Confronto internazionale

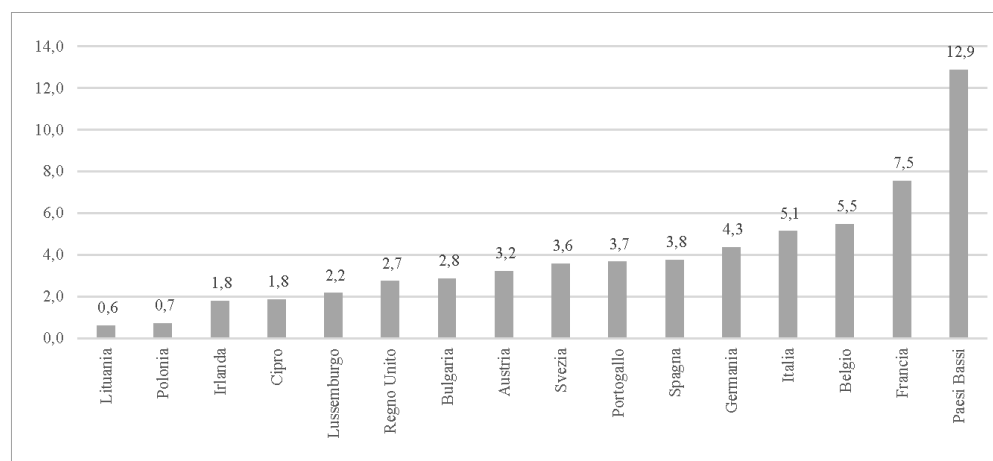
Il quadro della situazione a livello nazionale può essere completato con uno sguardo al contesto europeo, in particolare analizzando i dati resi disponibili dai Paesi dell'UE-28 che adottano la classificazione MAIS3+ per il conteggio dei feriti gravi. L'European Transport Safety Council, supportando la strategia della CE con l'obiettivo di arginare il numero di feriti gravi, al fine di divulgare dati e informazioni per *stakeholder* e decisori, ha pubblicato nel giugno 2018 il consueto Report annuale "Performance INdex" (9). Nel Report sono contenuti anche alcuni dati sulle lesioni gravi, forniti dai singoli Paesi.

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, Germania, Spagna, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Lituania, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Svezia e Regno Unito.

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 12,9 feriti gravi per ogni decesso sulle strade dei Paesi Bassi a 0,6 feriti gravi della Lituania. In ordine di graduatoria decrescente troviamo: Paesi Bassi, Francia, Belgio, Italia, Germania, Spagna, Portogallo, Svezia, Austria, Bulgaria, Regno Unito, Lussemburgo, Cipro, Irlanda, Polonia e Lituania. L'Italia, 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 2017*



*Dati 2014 per Belgio, Cipro, Germania, Spagna, Francia, Irlanda, Polonia e Regno Unito; dati 2015 per Portogallo; dati 2016 per Austria, Lussemburgo e Paesi Bassi; dati 2017 per Bulgaria, Italia, Lituania e Svezia.

Fonte dei dati: Elaborazione dati da European Transport Safety Council. Annual PIN Report. Anno 2018.

Raccomandazioni di Osservasalute

La diminuzione dei feriti gravi in incidenti stradali è stata posta come obiettivo desiderabile, anche se non è stato fissato un vero e proprio *target* come nel caso delle vittime. Il primo passo per la valutazione della *performance* europea e di quelle nazionali è rappresentato dall'armonizzazione dei metodi di calcolo e classificazione, fase per la quale l'Italia sta lavorando allineata alle raccomandazioni internazionali, anche grazie alle sinergie messe in campo tra le Istituzioni coinvolte. Per monitorare i progressi dei Paesi dell'UE anche per la tematica delle lesioni gravi, nella prossima decade 2020-2030, sono stati previsti indicatori di prestazione della sicurezza stradale *Safety Performance Indicators*, ancora in via di definizione, che riguarderanno diverse aree, tra le quali velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), abuso di alcool e droghe e distrazione alla guida, ma anche efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente, soprattutto in presenza di lesioni gravi riportate dagli individui coinvolti.

Secondo la visione del Presidente della Commissione Europea Juncker e della Commissaria per i Trasporti Bulc (10), per rendere le strade europee ancora più sicure, tutte le parti interessate dovranno intensificare ulteriormente gli sforzi. Inoltre, mentre le Autorità nazionali e locali sono responsabili della maggior parte degli interventi quotidiani come l'applicazione delle norme e la sensibilizzazione, la Commissione sta attualmente lavorando a una serie di misure concrete per promuovere ulteriori progressi sostanziali. Ciò costituirebbe un nuovo passo avanti verso una "Europa che protegge", così come la definisce lo stesso Juncker.

Riferimenti bibliografici

- (1) European Commission Communication, Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, COM (2010) 389.
- (2) European Commission Communication, White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system, COM (2011) 144 final.
- (3) European Parliament resolution of 27 September 2011: European road safety 2011-2020, 2010/2235 (INI).
- (4) European Commission, European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020, Brussels, 19 marzo 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.
- (5) 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 9th revision Clinical Modification" 2007 - Roma, 2008.
- (6) 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.
- (7) Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM). Disponibile sul sito: www.aaam.org/index.html.
- (8) Istat ACI-Incidenti stradali in Italia. Anni 2013, 2014, 2015, 2016, 2017. Disponibile sul sito: www.istat.it/it/archivio/incidenti+stradali.
- (9) European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2018. Disponibile sul sito: <https://etsc.eu/12th-annual-road-safety-performance-index-pin-report>.
- (10) European Commission DG MOVE-Brussels 10 aprile 2018. Disponibile sul sito: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-2761_it.htm.

Infortunati e mortalità sul lavoro

Significato. Gli indicatori di seguito proposti forniscono una misura della rischiosità legata allo svolgimento dell'attività lavorativa; sono costituiti dal rapporto del numero di denunce di infortunio, in complesso e con esito mortale, pervenute all'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul

Lavoro (INAIL) e dei lavoratori stimati dallo stesso INAIL (definiti anche come addetti-anno).

I tassi si riferiscono alla gestione assicurativa dell'Industria e Servizi per la quale si dispone del denominatore.

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

Numeratore	Infortunati sul lavoro denunciati all'Istituto Nazionale per le Assicurazioni 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 dei 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 tassi sono stati elaborati utilizzando i dati presenti nella Banca Dati Statistica dell'INAIL aggiornata per il quinquennio 2013-2017 al 30 aprile 2018. Le statistiche sugli infortuni sul lavoro denunciati considerano tutti i casi avvenuti in occasione di lavoro, per causa violenta ed esterna, che hanno determinato una inabilità temporanea (>3 giorni) o permanente oppure la morte; sono compresi anche i casi avvenuti "in itinere", ossia nel tragitto casa-lavoro-casa. Gli eventi mortali denunciati considerano, invece, tutti i casi per i quali la morte avviene in conseguenza dell'infortunio, anche successivamente alla data dell'evento. I lavoratori, ossia gli "addetti-anno", sono le 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); nel novoro sono compresi anche gli autonomi per i quali si contano le teste assicurate.

Descrizione dei risultati

Nel periodo 2013-2017 si è registrata una contrazione degli infortuni sul lavoro per l'Industria e Servizi del 6,6%. Il trend è stato caratterizzato da una diminuzione del numero delle denunce fino al 2015 e una risalita a partire dal 2016, proseguita, anche se in maniera più debole, nel 2017, anno in cui si contano 790 casi di infortunio in più rispetto all'anno precedente (+0,2%) e oltre 7.700 in più rispetto al 2015. Diversamente, i casi mortali hanno subito una contra-

zione più sostenuta lungo tutto l'arco temporale, pari al -9,1% nel quinquennio 2013-2017 e al -2,5% rispetto all'anno precedente. Dal punto di vista occupazionale si è osservato un incremento degli addetti-anno, in termini relativi pari al 6,2% nel quinquennio e all'1,5% nell'ultimo anno, che in parte giustifica l'aumento delle denunce di infortunio (dati non presenti in tabella).

In termini di tassi regionali, si osserva un trend decrescente su tutto il quinquennio per i rapporti riferiti alle denunce. In generale, il Nord presenta i valori più elevati (Tabella 1) con in evidenza la PA di Bolzano (6.243 infortuni sul lavoro ogni 100.000 addetti nel 2017), a seguire l'Emilia-Romagna (4.440 per 100.000) e la Liguria (4.196 per 100.000). Livelli inferiori si osservano, invece, in quasi tutte le regioni del Mezzogiorno, con il valore minimo registrato in Campania (1.776 per 100.000).

A livello complessivo, anche i tassi sugli eventi mortali mostrano un andamento decrescente, se si esclude la ripresa del 2015 (Tabella 2). Occorre premettere che, trattandosi di piccoli numeri, scostamenti di poche unità tra i vari anni possono comportare variazioni anche significative dei tassi; a tal proposito si osservino, per esempio, la Basilicata e l'Abruzzo, che presentano tassi molto fluttuanti nel tempo. A differenza dei tassi relativi al complesso degli infortuni denunciati, quelli per i soli eventi mortali mostrano per le regioni del Mezzogiorno valori, in generale, più elevati, presumibilmente per effetto di situazioni di sotto denuncia degli infortuni lievi. Nel 2017, il

Molise registra 17,75 decessi ogni 100.000 addetti, a seguire l'Abruzzo (16,46 per 100.000) e la Basilicata (9,98 per 100.000). Valori molto più contenuti sono registrati in Lombardia (3,36 per 100.000) e nel Lazio

(4,30 per 100.000), ai primi posti, invece, per numero di decessi. In generale, i tassi sugli incidenti mortali variano in un *range* ampio che oscilla tra 2,31-17,75 ogni 100.000 lavoratori.

Tabella 1 - Tasso (valori per 100.000) di infortuni sul lavoro per regione - Anni 2013-2017

Regioni	2013	2014	2015	2016	2017
Piemonte	3.193	3.023	2.857	2.824	2.788
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	3.743	3.806	3.553	3.674	3.532
Lombardia	2.830	2.743	2.512	2.441	2.438
Bolzano-Bozen	6.939	6.696	6.504	6.552	6.243
Trento	4.071	3.991	3.514	3.679	3.765
Veneto	4.209	4.120	3.939	3.940	3.947
Friuli Venezia Giulia	4.294	3.982	3.833	3.850	3.749
Liguria	4.758	4.644	4.385	4.360	4.196
Emilia-Romagna	5.153	4.843	4.532	4.502	4.440
Toscana	4.207	4.069	3.898	3.772	3.630
Umbria	4.205	3.978	3.683	3.797	3.503
Marche	3.755	3.689	3.556	3.419	3.480
Lazio	1.902	1.855	1.770	1.777	1.783
Abruzzo	4.186	4.017	3.684	3.648	3.439
Molise	3.164	2.888	2.724	2.784	2.348
Campania	2.022	1.994	1.797	1.763	1.776
Puglia	3.822	3.758	3.389	3.403	3.285
Basilicata	3.200	3.066	2.961	2.890	2.659
Calabria	3.328	3.165	3.037	2.710	2.793
Sicilia	3.210	3.134	2.867	2.911	2.762
Sardegna	3.273	3.249	2.986	2.987	2.961
Italia	3.431	3.317	3.098	3.061	3.019

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL. Anno 2018.

Tasso (valori per 100.000) di infortuni sul lavoro per regione. Anno 2017

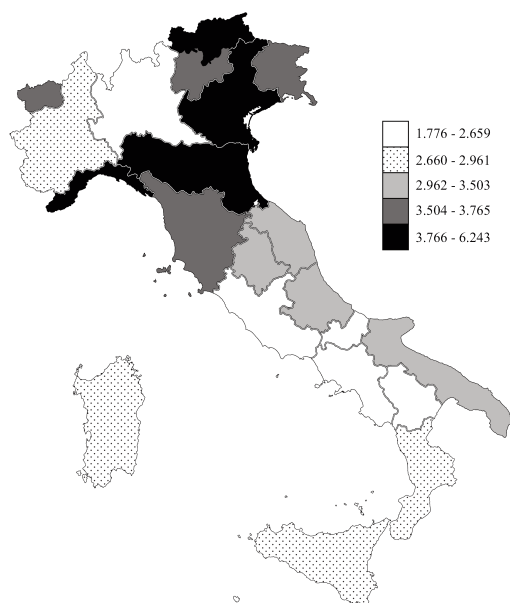
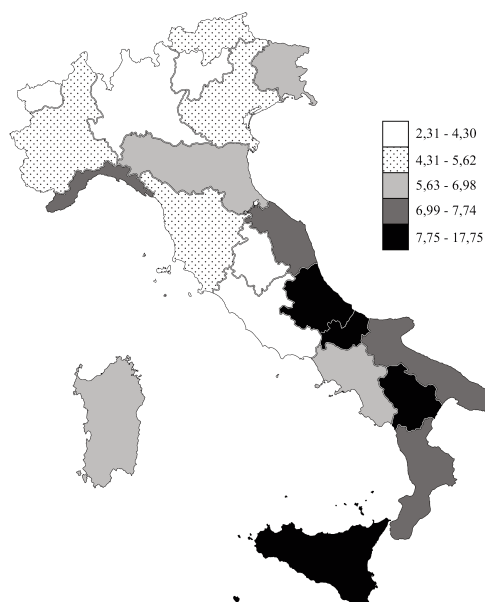


Tabella 2 - Tasso (valori per 100.000) di mortalità per infortuni sul lavoro per regione - Anni 2013-2017

Regioni	2013	2014	2015	2016	2017
Piemonte	5,98	6,41	5,84	5,50	5,49
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	4,35	7,04	n.d.	n.d.	2,38
Lombardia	5,07	3,91	4,22	3,26	3,36
Bolzano-Bozen	1,53	5,03	4,61	5,01	5,21
Trento	5,45	4,30	6,49	6,35	2,31
Veneto	7,36	5,26	6,97	7,10	5,41
Friuli Venezia Giulia	6,55	7,04	5,95	4,62	6,98
Liguria	8,30	6,43	6,11	5,10	7,74
Emilia-Romagna	6,15	6,15	6,13	7,07	6,68
Toscana	6,66	6,41	9,52	6,11	5,62
Umbria	10,26	8,01	11,69	8,33	4,12
Marche	4,63	8,37	8,80	6,90	7,10
Lazio	4,63	4,70	5,25	4,64	4,30
Abruzzo	8,03	9,92	10,68	7,19	16,46
Molise	17,70	17,87	15,71	13,86	17,75
Campania	9,43	8,64	12,44	7,31	6,26
Puglia	10,93	12,03	11,28	8,81	7,37
Basilicata	7,61	22,02	7,05	15,15	9,98
Calabria	13,79	7,14	10,76	8,55	7,36
Sicilia	9,78	10,78	10,24	8,95	8,69
Sardegna	4,62	6,84	6,72	7,30	6,01
Italia	6,51	6,25	6,86	5,81	5,57

n.d. = non disponibile.

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL. Anno 2018.**Tasso (valori per 100.000) di mortalità per infortuni sul lavoro per regione. Anno 2017****Raccomandazioni di Osservasalute**

Una corretta analisi del fenomeno infortunistico può ritenersi completa se affianca le valutazioni sui numeri assoluti con confronti che tengano conto del numero dei lavoratori. In tal senso, i tassi di infortunio rappresentano uno strumento attraverso il quale misurare il rischio occupazionale; in questo caso sono presentati quelli a livello territoriale che, per una lettura più ampia, andrebbero affiancati da analoghi indicatori per settori produttivi. Disponendo poi dei dati numerici sui lavoratori effettivi, utili indicazioni potrebbero

essere rappresentate, per esempio, dai tassi per caratteristiche socio-anagrafiche dei lavoratori: genere, classe di età e nazionalità. Tali informazioni non sono, infatti, attualmente disponibili per gli addetti-anno. Le risultanze delle analisi statistiche costituiscono il punto di partenza non solo per l'orientamento delle politiche di prevenzione, ma anche di contrasto al lavoro sommerso che rappresenta un fenomeno maggiormente presente in alcuni contesti geografici. Gli stessi tassi di incidenza calcolati depurando gli infortuni sul posto di lavoro da quelli *in itinere*, o con-

siderando i soli casi riconosciuti dall'INAIL come infortuni sul lavoro, potrebbero fornire ulteriori informazioni sia a livello nazionale che locale.

Infatti, le analisi dovrebbero essere completate distinguendo quanta parte del fenomeno infortunistico dipenda dalle politiche attuate per tutelare il lavoratore e ridurre gli infortuni e quanta parte, invece, dipenda da fattori anche esterni. Si pensi, ad esempio, agli infortuni stradali per i quali incidono anche elementi

esterni legati allo stato delle infrastrutture, alla normativa in tema di circolazione stradale e ai dispositivi di sicurezza. Occorre, dunque, attuare sinergie tra più attori e favorire l'integrazione tra più fonti di dati per una lettura globale e completa dei fenomeni.

Riferimenti bibliografici

(1) Disponibile sul sito: <http://bancadaticsa.inail.it/bancadaticsa/login.asp>.

Incidenti domestici

Significato. Per incidenti domestici si intendono quegli eventi che si verificano in una 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). 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 Servizio Sanitario Nazionale in materia di sorveglianza e prevenzione degli incidenti domestici, ponendo particolare enfasi alle azioni di informazione ed educazione sanitaria ed alla realizzazione di un sistema informativo dedicato istituito presso l'Istituto Superiore di Sanità.

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 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 e i dati relativi alla mortalità, pur in costante miglioramento qualitativo, sono sottostimati. Per i dati sulle Schede di Dimissioni Ospedaliere (SDO) l'informazione sulla causa esterna del trauma è frequentemente omessa. Per gli accessi in Pronto Soccorso (PS) non si dispone di rilevazioni routinarie esaustive a livello nazionale.

Un'altra fonte da indagine campionaria è il Sistema Informativo Nazionale sugli Infortuni negli Ambienti di Civile Abitazione (SINIACA) dell'Istituto Superiore di Sanità. 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'Indagine Multiscopo dell'Istituto Nazionale di Statistica, si possono stimare circa 4 milioni e 400 mila incidenti domestici non mortali per l'anno 2017, con 3 milioni e 356 mila persone coinvolte (2).

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 fonte, nel 2012 almeno 1 milione e 800 mila persone sono giunte al PS a causa di un incidente domestico e, di queste, 135 mila sono state ricoverate.

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 circa il 43% degli incidenti domestici risultava aver dato luogo al ricorso al PS).

Descrizione dei risultati

Nel 2017, gli incidenti in ambiente domestico hanno coinvolto, nei 3 mesi precedenti l'intervista, 839 mila persone, pari al 13,9 per 1.000 della popolazione (Tabella 1).

Su questa base si può stimare che, nell'arco di 12 mesi, il fenomeno abbia coinvolto 3 milioni e 356 mila persone circa, cioè 55,6 individui ogni 1.000. Il numero complessivo di incidenti domestici rilevati nel trimestre è 1,1 milione (Tabella 2).

Il 63% circa di tutti gli incidenti accaduti riguarda le donne, con un quoziente di infortuni pari al 17,0 per 1.000, mentre fra gli uomini tale quoziente è pari a 10,6 per 1.000. Se fino ai 24 anni gli incidenti prevalgono tra i maschi, alle età successive sono le donne ad essere più coinvolte. Le casalinghe sono un gruppo di popolazione particolarmente esposto: quasi tre incidenti su dieci occorsi alle donne di età 15 anni ed oltre le riguardano. A rischio, oltre alle donne, anche gli anziani (tra chi

ha più di 64 anni, oltre 24 persone ogni 1.000 ha subito un incidente nei 3 mesi precedenti l'intervista); anche tra i bambini più piccoli (<6 anni) il fenomeno ha un certo rilievo: l'8,6 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 molto accentuate. Nel 2017, nel Nord-Ovest sono state vittime di incidenti domestici 15,0 persone su 1.000, che salgono a 18,0 per 1.000 nel Nord-Est, mentre sono 12,5 per 1.000 nel Centro, 11,7 per 1.000 nel Sud e 11,5 per 1.000 nelle Isole.

Tabella 1 - Tasso (valori per 1.000) e persone (valori assoluti in migliaia) che hanno subito incidenti in ambiente domestico nei 3 mesi precedenti l'intervista per regione - Anno 2017

Regioni	Tassi	Persone che hanno subito incidenti in ambiente domestico
Piemonte	17,7	77
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	13,5	2
Lombardia	13,2	131
Bolzano-Bozen	18,8	10
Trento	20,7	11
Veneto	15,6	76
Friuli Venezia Giulia	16,2	20
Liguria	17,9	28
Emilia-Romagna	21,0	93
Toscana	16,2	60
Umbria	11,7	10
Marche	13,7	21
Lazio	10,1	59
Abruzzo	15,3	20
Molise	13,1	4
Campania	12,4	72
Puglia	10,1	41
Basilicata	9,6	5
Calabria	11,1	22
Sicilia	9,3	47
Sardegna	18,3	30
Italia	13,9	839

Fonte dei dati: Istat. Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana". Anno 2018.

Tabella 2 - Incidenti (valori assoluti in migliaia) in ambiente domestico e incidenti (valori assoluti) per persona coinvolta accaduti nei 3 mesi precedenti l'intervista per regione - Anno 2017

Regioni	Incidenti in ambiente domestico	Incidenti per persona coinvolta
Piemonte	121	1,6
Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste	2	1,0
Lombardia	162	1,2
Bolzano-Bozen	10	1,0
Trento	13	1,2
Veneto	84	1,1
Friuli-Venezia Giulia	29	1,5
Liguria	28	1,0
Emilia-Romagna	124	1,3
Toscana	65	1,1
Umbria	14	1,4
Marche	37	1,8
Lazio	69	1,2
Abruzzo	21	1,1
Molise	6	1,5
Campania	102	1,4
Puglia	47	1,2
Basilicata	9	1,8
Calabria	47	2,1
Sicilia	63	1,3
Sardegna	47	1,6
Italia	1.100	1,3

Fonte dei dati: Istat. Indagine Multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana". Anno 2018.

Raccomandazioni di Osservasalute

È auspicabile che i sistemi di rilevazione degli incidenti in PS siano ulteriormente implementati per la possibilità 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 ed 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'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (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 compresa tra 18-65 anni, svolgono esclusivamente una attività non remunerata in ambito domestico e che vengono colpiti da infortuni domestici con danno permanente di un certo rilievo.

I dati INAIL indicano, al 31 dicembre 2012, 1.595.372 di iscritti al fondo su una platea di poten-

zialmente interessati di oltre 5 milioni. Considerato il basso costo del premio assicurativo, si potrebbe, con campagne di informazione più incisive in grado di giungere a strati sempre più vasti di popolazione, anche attraverso l'eventuale coinvolgimento dei Medici di Medicina Generale, arrivare ad un aumento della copertura assicurativa per questo specifico gruppo di popolazione.

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 2016.
- (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_all_egato.pdf.
- (4) INAIL - Osservatorio Epidemiologico Nazionale sulle condizioni di salute e sicurezza negli ambienti di vita. Disponibile sul sito: www.ispesl.it/ossvita.

Infortuni sul lavoro dei nati all'estero

Dott.ssa Adelina Brusco

Contesto

Le denunce di infortunio sul lavoro pervenute all'Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (INAIL) per eventi avvenuti nel 2017 sono state 641 mila; di queste, l'85% circa hanno riguardato lavoratori italiani e il restante 15% circa i nati all'estero (per brevità definiti come stranieri).

Il periodo 2013-2017 preso in esame è caratterizzato da andamenti differenti per le due categorie di lavoratori. A livello generale e complessivo occorre precisare che da diversi anni si sta assistendo ad una progressiva riduzione degli infortuni sul lavoro, che interessa sia gli italiani che gli stranieri, ma mentre per i primi si è registrato solo un lievissimo aumento dello 0,1% nel 2016 rispetto al 2015 e nuovamente una decrescita del trend nel 2017 (-0,5% rispetto all'anno precedente), per i secondi si osserva una ripresa delle denunce per l'ultimo biennio (+3,9% e +2,5%, rispettivamente); sul quinquennio la flessione, comunque, è dell'8,6% per gli infortuni dei lavoratori italiani e del 2,7% per gli infortuni dei lavoratori stranieri.

Dei 1.112 eventi mortali del 2017, 183 hanno riguardato i lavoratori nati all'estero, dato in aumento rispetto al 2016 (8 vittime in più), ma in flessione rispetto al 2013 (10 vittime in meno), mentre sugli eventi mortali dei lavoratori italiani si registrano riduzioni sia nell'ultimo anno (-3,9%) che sull'arco temporale in esame (-12,4%).

Metodi

I dati sono estratti dalla Banca Dati Statistica dell'INAIL con aggiornamento al 30 aprile 2018 per eventi accaduti nel periodo 2013-2017. Le statistiche si riferiscono agli infortuni sul lavoro dei nati all'estero individuati tramite il codice fiscale (la 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, anche perché è sottoposto ad un controllo di validità soprattutto nel caso di riconoscimento dell'infortunio come di origine lavorativa ed eventuale esborso monetario (per esempio per 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 una inabilità permanente assoluta o parziale al lavoro o la morte o una inabilità temporanea di durata >3 giorni. Sono compresi anche i casi "in itinere" avvenuti nel tragitto casa-lavoro e viceversa o nel raggiungimento di un'altra sede di lavoro o luogo di ristoro. Per infortuni mortali si intendono tutte le denunce per le quali la morte avviene in conseguenza dell'evento infortunistico, anche se successivamente all'evento.

Risultati e Discussione

Nel 2017, le denunce di infortunio occorse a lavoratori nati all'estero sono state 98.616, in aumento del 2,5% rispetto all'anno precedente, a fronte di una contrazione degli infortuni dei lavoratori italiani dello 0,5%. Nello stesso anno si è registrato anche un aumento dei decessi: 8 vittime in più. Si è, infatti, passati dai 175 morti del 2016 ai 183 del 2017; contestualmente i casi mortali dei lavoratori italiani sono stati 38 in meno.

Poco meno del 90% degli infortuni dei nati all'estero si verifica nell'ambito delle attività della gestione assicurativa dell'Industria e Servizi (la percentuale è del 76% circa nel caso dei lavoratori italiani); il resto, con quote pressoché uguali, intorno al 5%, si verifica in Agricoltura e nella gestione per conto dello Stato (quest'ultima, per i lavoratori italiani raccoglie, invece, il 18% circa degli infortuni sul lavoro) (Tabella 1). Per quanto riguarda, invece, i casi mortali dei nati all'estero, si osservano le seguenti percentuali: circa 80% Industria e Servizi, circa 20% Agricoltura e nessun decesso tra i dipendenti del conto dello Stato; per gli eventi mortali degli italiani le percentuali sono, rispettivamente, circa l'84%, il 12% e il 4%.

Rispetto ai settori di attività economica dell'Industria e Servizi si osserva che per i nati all'estero, il comparto che raccoglie il maggior numero di denunce, al netto dei casi ancora non determinati, è il manifatturiero (29,7% dei casi); a seguire il trasporto e magazzinaggio (13,4%), le costruzioni (11,8%) e le attività dei servizi di supporto alle imprese (9,6%) in cui rientrano anche le ditte di pulizie contraddistinte da una presenza di lavoratori nati all'estero significativa. Se si analizzano i casi mortali si osserva che una vittima su quattro si concentra nel manifatturiero (nell'ultimo anno ha registrato 9 morti sul lavoro in più rispetto all'anno precedente), un'altra quota importante nelle costruzioni (23,1%) e nel trasporto e magazzinaggio (21,4%). Gli stessi settori produttivi raccolgono un numero elevato di decessi sul lavoro anche tra gli italiani, ma con incidenze inferiori.

Con riferimento agli aspetti socio-anagrafici i nati all'estero infortunati risultano per lo più di sesso maschile e ciò è in linea con quanto osservato per gli italiani, ma di età più giovani. Infatti, emerge che il 71% circa degli infortunati stranieri sono uomini (è il 63% circa nel caso degli italiani), con un picco nella gestione Agricoltura

(circa l'86%); più elevate le percentuali per i casi mortali, che risultano pari a circa il 91% (è il 90% circa per gli italiani) con il massimo sempre in Agricoltura (circa il 97%). Inoltre, il 42% circa ha una età compresa tra i 30-44 anni (è del 27% circa nel caso degli italiani) e il 79% circa ha meno di 50 anni (67% circa per gli italiani). Gli ultra 60enni rappresentano una quota ridotta: il 3,6% vs il 7,9% degli italiani.

Le nazionalità degli infortunati stranieri più rappresentate sono nell'ordine: Romania (16,1%), Marocco (11,8%), Albania (10,0%) e Moldavia (3,5%); le prime tre lo sono, sempre nello stesso ordine, anche per i decessi (rispettivamente, 19,7%, 11,5% e 9,3%); a seguire India e Senegal, entrambe con 10 casi mortali.

In valore assoluto, gli infortuni degli stranieri si verificano nelle regioni più industrializzate e con maggior presenza di lavoratori stranieri: Lombardia (22,7%), Emilia-Romagna (19,3%) e Veneto (15,2%). Le stesse 3 regioni contano anche il 43% circa dei casi con esito mortale.

Va osservato che nelle regioni del Mezzogiorno il fenomeno delle denunce in complesso rappresenta circa il 7%, ma se si considerano solo i casi mortali la percentuale è più che doppia (16,4%), sintomo di una situazione di sotto notifica dei casi lievi radicata in alcuni contesti geografici.

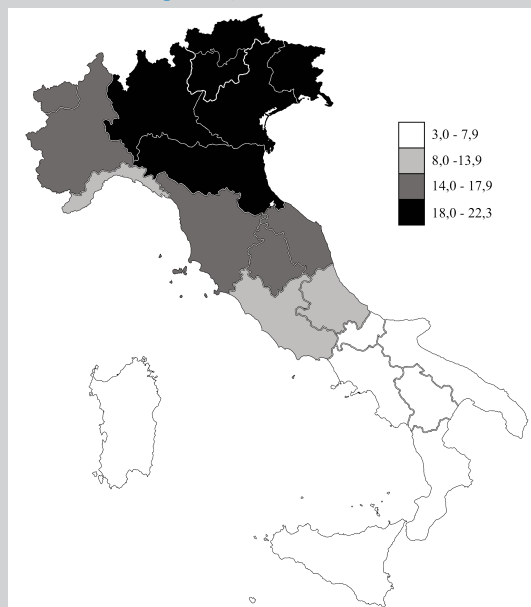
L'incidenza degli infortuni dei nati all'estero sul totale delle denunce per regione (cartogramma) mostra che per l'anno 2017, in Emilia-Romagna (22,3%), Friuli Venezia Giulia (21,5%) e Veneto (20,1%) poco più di un lavoratore infortunato su cinque è straniero. In generale, percentuali sopra il dato nazionale (15,4%) si riscontrano in tutte le regioni del Nord, mentre quelle del Mezzogiorno si collocano in fondo alla graduatoria occupata da Sardegna (3,8%) e Campania (4,3%).

Tabella 1 - Infortuni e casi (valori assoluti) mortali sul lavoro denunciati occorsi a nati all'estero per gestione assicurativa (Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro) - Anni 2013-2017

Gestione assicurativa	2013	2014	2015	2016	2017
Industria e Servizi	88.726	83.889	81.243	85.298	88.134
Agricoltura	5.275	5.332	5.326	5.429	5.165
Per conto dello Stato	7.305	6.366	6.016	5.506	5.317
Totale	101.306	95.587	92.585	96.233	98.616
di cui casi mortali	193	168	201	175	183

Fonte dei dati: Elaborazioni su dati presenti in Banca Dati Statistica INAIL. Anno 2018.

Incidenza (valori per 100) di infortuni sul lavoro di nati all'estero sul complesso delle denunce per regione. Anno 2017



Riferimenti bibliografici

(1) Disponibile sul sito: <http://bancadaticsa.inail.it/bancadaticsa/login.asp>.