

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la Programmazione Strategica,
i Sistemi Infrastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Digitalizzazione, i Sistemi Informativi e Statistici
Ufficio di Statistica

Produzione di statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali



ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO

**INAIL - Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro
Direzione Centrale - Dipartimento Innovazioni Tecnologiche e Sicurezza
degli Impianti, Prodotti e Insediamenti Antropici**

**Città metropolitane: “Gravità media e conseguenze” relative
agli infortuni sul lavoro “con mezzo di trasporto coinvolto”.
Un’analisi del biennio 2020 - 2021.**

Pillole informative

**Città metropolitane: “Gravità media e conseguenze” relative agli infortuni sul
lavoro “con mezzo di trasporto coinvolto”.
Un’analisi del biennio 2020 - 2021.**

Contributo in pillole

**INAIL - Istituto Nazionale per l’Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro
Direzione Centrale - Dipartimento Innovazioni Tecnologiche e Sicurezza
degli Impianti, Prodotti e Insediamenti Antropici**

a cura della Ing. Antonella Pireddu

Introduzione. Nel post pandemia, con la ripresa delle attività produttive e della circolazione stradale, si è assistito ad un incremento degli “infortuni con mezzo di trasporto coinvolto”, in itinere e in occasione di lavoro. Tuttavia, da un confronto tra il 2020 e il 2021, sono emerse alcuni aspetti rilevanti sotto il profilo delle conseguenze.

Contenuti e risultati. Com’era prevedibile, nel 2021 abbiamo osservato frequenze di infortunio superiori a quelle registrate nel 2020. Nella maggior parte delle 14 città metropolitane, la “gravità media”, intesa come rapporto tra il numero complessivo di giorni di indennizzo e quello complessivo di infortuni denunciati nello stesso periodo di riferimento, è risultata tendenzialmente decrescente fino al 2019, ha avuto un picco nel 2020 in tutte le città metropolitane (ad esclusione di Cagliari) e ha subito un’inflexione nel 2021. Il picco di gravità media del 2020 è caratterizzato da menomazioni più gravi derivanti dall’esito di infortunio.

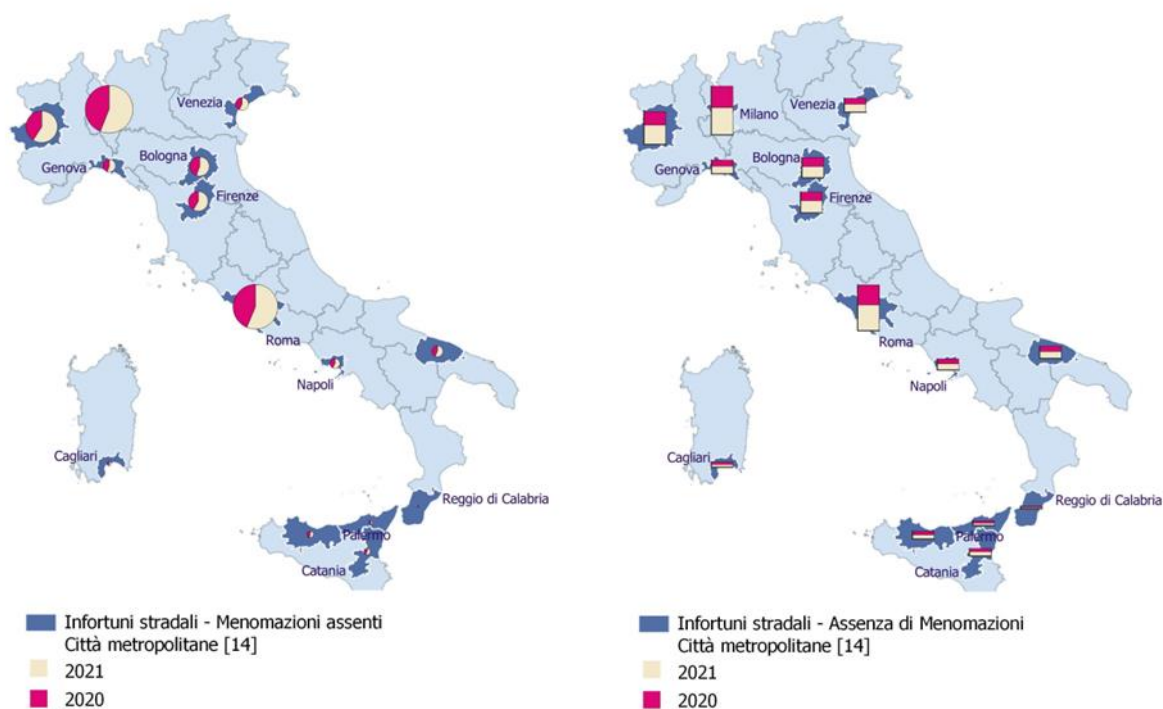
Le Figure da 1 a 3 mostrano le frequenze di infortuni con mezzo di trasporto avvenuti nelle Città Metropolitane italiane nel 2020 (in rosso) e nel 2021 (in beige), riferite al livello di menomazione accertato. I tre livelli considerati nella presente analisi sono il risultato dell’aggregazione in tre, delle otto classi (6+2) in cui è suddivisa la variabile “GradoMenomazione” nel dataset Opendata Inail¹ dove, la variabile rappresenta il “livello di menomazione dell’integrità psicofisica in conseguenza d’infortunio”. La figura 1 riporta la frequenza dei casi con grado di menomazione inferiore all’1% [$<1\%$]. La figura 2 rappresenta la frequenza dei casi con menomazione moderata o media, [1-50%] mentre, la Figura 3 riporta le frequenze degli infortuni con menomazione permanente, compromissione delle funzioni vitali o morte [$>50\%$].

Nel 2021 i casi con “menomazioni assenti” o [$<1\%$], sono stati più frequenti rispetto al 2020 (Figura 1) mentre, quelli con “menomazioni medie – moderate” sono stati più frequenti solo a Torino e a Milano e rimasti invariati nelle restanti aree vaste (Figura 2). Nel 2021 a Torino, Genova, Bologna, Roma, Catania e marginalmente a Napoli, si è osservata una minore frequenza di casi con “danni permanenti – compromissione – morte” rispetto al 2020 (Figura 3).

Conclusioni. Confermando l’esito di precedenti studi sugli infortuni con mezzo di trasporto avvenuti nelle Città metropolitane, nel 2020 si osserva una elevata frequenza di casi con conseguenze gravi, come danni permanenti, compromissione o morte. Pertanto, la riduzione dell’esposizione dei lavoratori dovuta a misure come il *lavoro agile* è associata ad una riduzione degli infortuni stradali con mezzo di trasporto coinvolto (frequenza) ma anche a livelli di gravità media e di menomazione più elevati (magnitudo). Tra le cause più probabili dell’elevata magnitudo o gravità figurano i *volumi di traffico* ridotti e le *velocità delle correnti veicolari* più elevate registrati nel 2020. Il risultato mette in luce l’importanza dei volumi di traffico e della velocità veicolare, sull’esito di un infortunio stradale.

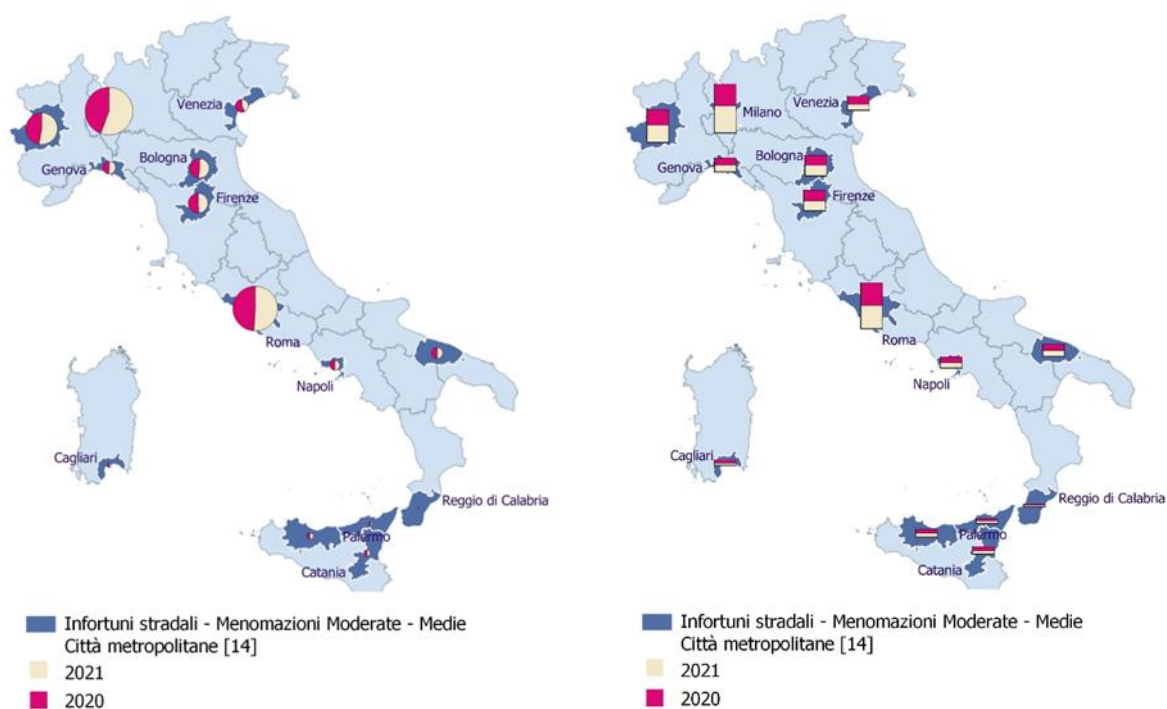
¹ Url: <https://dati.inail.it/opendata>

Figura 1. Città metropolitane italiane. Infortuni sul lavoro "con mezzo di trasporto coinvolto". Conseguenze per l'infortunato: Assenza di menomazione [$<1\%$]. Percentuale (sinistra) e valori assoluti (destra), 2020 – 2021.



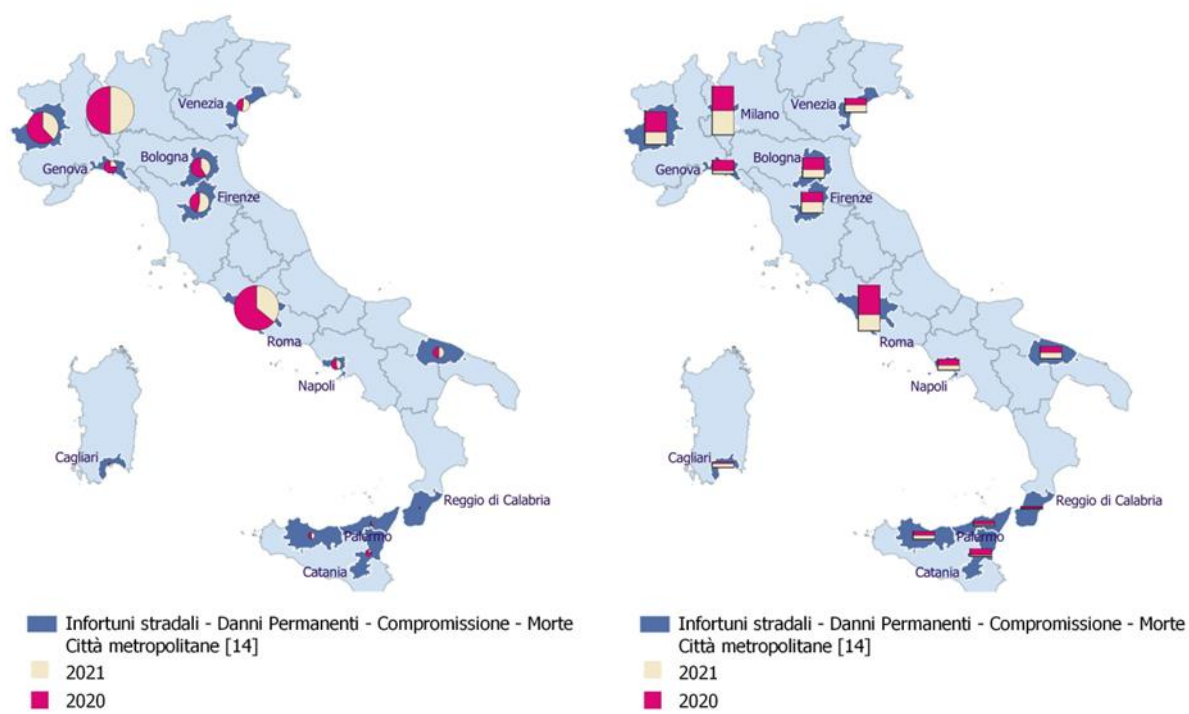
Fonte: Inail - Open data mensili rilevati al 30/04/2022, 2020-2021, Openstreetmap traffic/roads-QGIS. (Rielaborazione Dit Inail)

Figura 2. Città metropolitane italiane. Infortuni sul lavoro "con mezzo di trasporto coinvolto". Conseguenze per l'infortunato: Menomazioni moderate - Medie [da 1 a 50%]. Percentuale (sinistra) e valori assoluti (destra), 2020 – 2021.



Fonte: Inail - Open data mensili rilevati al 30/04/2022, 2020- 2021, Openstreetmap traffic/roads- QGIS. (Rielaborazione Dit Inail)

Figura 3. Città metropolitane italiane. Infortuni sul lavoro "con mezzo di trasporto coinvolto". Conseguenze per l'infortunato: Danni permanenti – Compromissione – Morte [$>50\%$]. Percentuale (sinistra) e valori assoluti (destra). 2020 – 2021.



Fonte: Inail - Open data mensili rilevati al 30/04/2022. 2020- 2021. Openstreetmap traffic/roads- QGIS. (Rielaborazione Dit Inail)