

Lavoro 24

Dati Inail

Casa-lavoro, cresce
numero di incidenti

Cristina Casadei — a pag. 23

Infortuni in itinere, nel 2025 quelli mortali crescono del 30%

Salute e sicurezza. Dopo il calo della fase pandemica, secondo i dati Inail, nel 2024 le denunce d'infortuni nel tragitto casa-lavoro sono salite a 101mila, il 20% del totale. Quest'anno aumentano i decessi

Pagina a cura di
Cristina Casadei

Quando parliamo di incidenti sul lavoro il primo fotogramma dell'immaginario collettivo ci porta dentro la fabbrica o nel cantiere. I numeri dell'Inail, però, ci portano anche altrove. Sulla strada. Nei primi cinque mesi del 2025 gli infortuni mortali in itinere sono aumentati di oltre il 30% rispetto all'anno precedente. Guardando i dati storici, proprio sulla strada ormai si verifica quasi un infortunio su cinque. Nel 2024 l'istituto ha osservato un calo degli infortuni in occasione di lavoro, ma un aumento di quelli in itinere, ossia avvenuti nel tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il posto di lavoro, e di quelli che hanno riguardato gli studenti. L'aumento dei casi in itinere si verifica ormai da diverso tempo: se prendiamo la curva dell'ultimo decennio vediamo il crollo della fase pandemica e la ripresa, anche oltre i livelli pre pandemia. Gli infortuni in occasione di lavoro denunciati, 413mila nel 2024 (l'80% del totale) sono diminuiti dell'1,9% (8mila in meno) rispetto al 2023 e del 9,9% rispetto al 2019 (46mila in meno). Viceversa, gli infortuni in itinere, crollati nel 2020, sono risultati in costante aumento negli anni successivi, dopo che gli effetti della pandemia e dell'introduzione del lavoro agile (che avevano limitato questa tipologia di infortuni) si sono attenuati: hanno raggiunto nel 2024 le 101mila denunce (il 20% del totale, in crescita del 3,1% sul 2023), tendendo al dato registrato nel 2019 (103mila, 18% del complesso).

Gli interventi normativi

La normativa sta intervenendo almeno in due modi per contenere il fenomeno. In prospettiva, attraverso lo schema di decreto legge (si veda altro pezzo in pagina) che mette al centro la formazione per prevenire gli infortuni in itinere e indica, oltre all'Inail, anche i fondi interprofessionali per realizzarla. Nell'altro caso, con il Piano degli spostamenti casa-lavoro e con la nomina di un Mobility manager obbligatoria nelle imprese e nelle amministrazioni pubbliche con più di 100 dipendenti e territori con più di 50mila abitanti. «Si tratta di uno strumento aziendale mirato a ridurre il traffico veicolare privato, promuovendo forme di mobilità sostenibile per i dipendenti - dice Paolo Carminati, presidente di Aifos, l'associazione italiana dei for-

24

LAVORO 24
Con questo numero Lavoro24 inizia la pausa estiva: torneremo il 17 settembre con le novità e gli approfondimenti sul mercato del lavoro, la normativa, la contrattazione e l'organizzazione del lavoro. Grazie per averci seguito e arrivederci a settembre



IL MODELLO Carminati (Aifos):
«Serve una strategia integrata basata su prevenzione, formazione e nuove tecnologie»



IL RUOLO DELL'AI
L'intelligenza artificiale può rivelarsi preziosa per ottimizzare il traffico, per la mobilità condivisa, per la manutenzione predittiva e per i veicoli autonomi



matori ed operatori della sicurezza sul lavoro -. Si basa sull'analisi degli spostamenti casa-lavoro, delle esigenze di mobilità e dell'offerta di trasporto locale. Con benefici per i lavoratori ma anche per le aziende, come la migliore reputazione aziendale e la riduzione del premio Inail per quelle che adottano il piano e dimostrano una riduzione del rischio degli incidenti in itinere».

I primi mesi del 2025

I risultati della sensibilizzazione sulla sicurezza negli spostamenti casa-lavoro, però, ancora si vedono poco. Prendendo i dati più recenti dell'Inail, nei primi cinque mesi dell'anno le denunce degli infortuni in itinere, sono state 36.226. Un dato in calo del 2,9% rispetto a quello dello stesso periodo del 2024 (37.309) e del 5,4% rispetto al 2019. Ma in aumento del 62,4% sul 2020, del 48% sul 2021, dell'11,2% sul 2022 e del 4,7% sul 2023. Su questo trend pesa l'impatto della pandemia e il ritorno alla normalità che ha segnato il ritorno alla crescita degli infortuni su strada, la cui inci-

denza sul complesso degli infortuni è passata dal 17,1% del 2019 al 17,9% del 2025. Sui territori c'è un calo al Nord e un aumento al Sud. Tra le regioni con i maggiori incrementi dei casi c'è la Campania, mentre i cali più rilevanti sono in Veneto.

I casi mortali

Se guardiamo ai casi più gravi, le denunce di infortuni in itinere con esito mortale presentate nel 2025, pur nella provvisorietà dei numeri, sono state 107, ossia 25 in più rispetto alle 82 del 2024, quindi in crescita del 30,5%. L'incidenza di questa tipologia di denunce sul complesso degli infortuni mortali in un anno è cresciuta di 6 punti: è infatti passata dal 22,7% del 2024 al 28,3% del 2025, un dato molto vicino al 2019 quando l'incidenza era il 28,6%. L'incremento ha riguardato la gestione Industria e servizi, che passa da 72 a 98 denunce mortali e l'Agricoltura (da 6 a 7), mentre il Conto Stato passa da quattro a due decessi. L'incremento rilevato nel confronto tra il 2024 e il 2025 è legato sia alla componente

maschile, (denunce mortali in itinere sono passate da 74 a 89), sia a quella femminile. Nel caso delle donne gli incidenti mortali in itinere sono passati da 8 a 18 nei primi 5 mesi dell'anno, quindi sono più che raddoppiati, non tanto per la scarsa prudenza o abilità alla guida dei mezzi ma per il carico di lavoro di cura che grava sul-

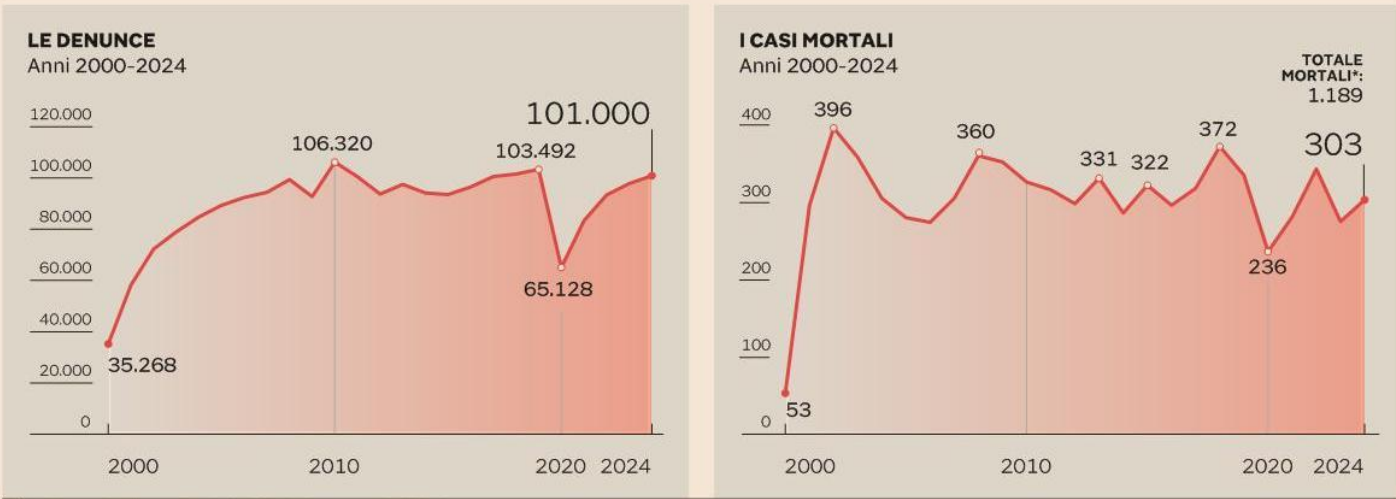
le donne e le distrae.

La strategia integrata

Il tema degli infortuni in itinere «non riguarda solo l'Italia, ma diversi altri Paesi. Volendo considerare quelli più vicini a noi, possiamo dire che in Germania l'incidenza dei casi mortali è del 40% sul totale, in Francia il quadro è del tutto paragonabile al nostro - dice Carminati -. Si tratta quindi di un fattore internazionale e che colpisce tutti, dall'operaio al dirigente all'amministratore delegato perché tutti si muovono, sia con l'auto che con altri mezzi che vanno dal monopattino, alla bicicletta, al motorino. Va anche detto che nel post Covid, oltre ad essere rientrate nelle sedi di lavoro, le persone hanno mantenuto anche le nuove abitudini della pandemia. Ne cito un paio: gli acquisti online e gli ordini di cibo alle piattaforme digitali». Come racconta l'andamento degli annunci di lavoro, la crescita del settore logistico è senza dubbio tra i fattori che hanno avuto il maggiore impatto sul traffico, intensificato dalla presenza di driver e rider che «hanno creato una sorta di entropia sulle strade, con il conseguente potenziale aumento del rischio di infortuni», continua Carminati. E poi aggiunge, «non possiamo trascurare il clima che richiede una manutenzione diversa sia dei mezzi che delle strade e che può incidere sullo stato delle persone alla guida. Tutto questo fa sì che si siano accavallati tanti fattori, nessuno dei quali è facile da governare. Alcuni, peraltro, non possiamo neppure considerarli di competenza diretta del datore di lavoro. Per questo la formazione e l'aumento della consapevolezza, così come l'adozione della tecnologia e dell'intelligenza artificiale per ottimizzare traffico, mobilità condivisa, manutenzione predittiva e veicoli autonomi, diventano fondamentali per ridurre gli infortuni in itinere. Serve una governance integrata capace di armonizzare regole, processi e responsabilità a ogni livello istituzionale, imprenditoriale e sociale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La ripresa degli incidenti in itinere dal post-Covid



(*) Anche non in itinere. Fonte: Inail, Relazione annuale 2024

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato