

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 28 - numero 6017 di Giovedì 12 febbraio 2026

Imparare dagli errori: gli infortuni professionali alla guida di veicoli

Gli infortuni professionali stradali che avvengono alla guida dei veicoli. Focus sui dati italiani del comparto dei trasporti e magazzinaggio e indicazioni sugli incidenti stradali lavoro-correlati nell'Unione europea. Valutazione e fattori di rischio.

Brescia, 12 Feb ? Ogni volta che si guida un veicolo per lavoro si corre il rischio di avere un **incidente stradale** e non sono pochi, infatti, gli infortuni lavorativi che avvengono su strada. Nell'Unione europea, senza includere gli infortuni che coinvolgono i conducenti durante il tragitto verso o dal luogo di lavoro, si stima che gli incidenti stradali siano responsabili di quattro infortuni mortali sul lavoro su dieci.

Quello dell'incidentalità stradale nel mondo del lavoro è un tema che il nostro giornale ha affrontato più volte negli anni, sia per quanto riguarda gli incidenti che avvengono in itinere, sia in relazione agli incidenti stradali che avvengono durante l'attività lavorativa.

Al di là degli articoli scritti risulta, invece, complicato raccogliere esempi di incidenti stradali professionali per la nostra rubrica "Imparare dagli errori". E questo perché che la nostra principale fonte di dinamiche di infortunio ? la banca dati di INFOR.MO. collegata al sistema di sorveglianza degli infortuni mortali e gravi ? generalmente non comprende gli infortuni stradali per i quali normalmente non viene condotta un'inchiesta di accertamento cause da parte delle Asl.

Per questo motivo, nel breve viaggio che faremo attraverso gli **incidenti stradali lavoro-correlati**, in questa prima puntata non partiremo da casi concreti di infortunio, ma da alcuni dati tratti da **Dati Inail**, un periodico curato dalla Consulenza statistico attuariale dell'Inail e da un report dell'**European Transport Safety Council**.

Questi gli argomenti affrontati nell'articolo:

- Gli infortuni nel settore dei trasporti e gli incidenti stradali UE
- La guida professionale dei veicoli e i fattori di rischio

Pubblicità

Gli infortuni nel settore dei trasporti e gli incidenti stradali UE

Nel periodico **Dati Inail** 10/2025, presentato nell'articolo " [Trasporti e magazzinaggio: l'analisi su uno dei settori più esposti a rischi lavorativi](#)", si ricorda che tra il 2020 e il 2024 sono state presentate all'Inail oltre 242mila denunce per infortuni avvenuti nel settore dei Trasporti e magazzinaggio, con **923 casi** mortali. Rispetto al 2020 il totale delle denunce è cresciuto del 13,6%, con un incremento particolarmente marcato per gli infortuni occorsi in itinere, nel tragitto casa-lavoro-casa (+45,4%), mentre quelli in occasione di lavoro hanno registrato comunque un aumento dell'8,8%.

Stiamo parlando di infortuni (non solo connessi ad incidenti stradali) in uno dei **comparti produttivi più esposti a rischi lavorativi**, il comparto dei **trasporti e magazzinaggio** che comprende lavoratori di ambiti molto diversi (autisti, personale di magazzino, spedizionieri, corrieri, personale ferroviario e marittimo, operatori aeroportuali e postali, e addetti ai servizi di logistica e supporto ai trasporti).

Per avere qualche altro dato, in questo caso a livello europeo, possiamo fare riferimento ad un report dell'**European Transport Safety Council (ETSC)**, un'organizzazione internazionale che si occupa della riduzione di morti e feriti nei trasporti, dal titolo "[Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries](#)" (dicembre 2025).

Secondo il rapporto circa **2.900** persone sono morte ogni anno in incidenti legati al lavoro nell'UE tra il 2020 e il 2022, e il 43% di tutti questi decessi è avvenuto nel **settore dei trasporti**, incluso il trasporto su strada.

Inoltre, i dati di 16 paesi europei mostrerebbero che i decessi stradali legati al lavoro rappresentano tra il **30 e il 40% di tutti i decessi stradali**, ma il problema è che i dati ufficiali sono spesso non completi, non chiari e non confrontabili.

Infatti, nell'Unione europea ? continua il report - dieci paesi non hanno ancora una specifica definizione di incidente stradale lavoro correlato e, comunque, nella maggior parte dei paesi UE, i dati raccolti dalla polizia, i sistemi di segnalazione dei datori di lavoro e quelli in ambito sicurezza sul lavoro restano completamente disconnessi. Il risultato, anche riguardo ai dati, è un quadro frammentato e sottovalutato che oscura la portata del problema.

La guida professionale dei veicoli e i fattori di rischio

Se è difficile trovare in rete banche dati che raccolgano e analizzino le dinamiche degli incidenti stradali professionali, non mancano invece documenti o strumenti che presentano indicazioni e suggerimenti per un'adeguata valutazione dei rischi in grado di migliorare la prevenzione di questa tipologia di infortuni.

Ad esempio, sono disponibili sul sito della [guida elettronica VESAFE](#), realizzata dall'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro ([EU-OSHA](#)) e dalla Commissione europea, alcune indicazioni circa i **fattori di rischio generali di cui è necessario tenere conto nella valutazione dei rischi**, quando i lavoratori trascorrono del tempo alla guida.

Questi i **fattori di rischio** generali individuati:

- Eccesso di velocità
- Fatica e pressione del tempo
- Distrazione

- Guida sotto l'effetto di alcol o droghe

Riguardo all'**eccesso di velocità** si indica che velocità eccessive e inadeguate sono il fattore di rischio più importante nel traffico stradale. Sono un fattore primario in un **terzo degli incidenti mortali** e un fattore aggravante in tutte le collisioni. Con l'aumento della velocità, il rischio di un incidente aumenta in modo esponenziale: anche un piccolo aumento della velocità è molto più pericoloso di quanto molti pensino.

Secondo il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti anche una **riduzione** dell'1% della velocità porta a una riduzione del 2% degli incidenti con lesioni, del 3% degli incidenti con lesioni gravi e del 4% degli incidenti mortali.

Si indica che secondo le normative UE i **limitatori di velocità** sono obbligatori per i veicoli pesanti (HGV) superiori a 3,5 tonnellate (tipicamente 90 km/h). I veicoli con più di nove posti devono essere dotati di limitatori che limitino la velocità a 90 km/h o 100 km/h. Alcuni paesi limitano i mezzi pesanti e gli autobus a velocità inferiori a queste. Allo stesso modo, alcune aziende impostano i limitatori di velocità a velocità inferiori a quelle richieste dalla legge e scoprono che ciò si traduce in una guida più fluida, un consumo di carburante ridotto e meno incidenti. Alcune organizzazioni forniscono ai propri veicoli adattatori di velocità intelligenti per aiutare i conducenti a rispettare i limiti di velocità.

Un secondo fattore di rischio di cui tener conto è la **fatica e la pressione del tempo**.

Un guidatore affaticato si sentirà stanco e possibilmente assennato e potrebbe non essere in grado di svolgere adeguatamente l'attività di guida richiesta.

È risaputo che i **conducenti affaticati** hanno maggiori probabilità di avere un incidente grave rispetto ai conducenti non affaticati. Alcuni studi stimano che la fatica causi il 20-30% degli incidenti stradali mortali. In linea con questo, i rapporti basati su analisi approfondite degli incidenti collocano la fatica insieme all'alcol come una delle principali cause di incidenti stradali. In molti sensi, tuttavia, la fatica è un problema più grande dell'alcol. È meno ben compreso, non può essere né visto né misurato direttamente e l'inizio dei suoi effetti è più difficile da prevedere. Le prove suggeriscono che i conducenti non sono inclini a posticipare un viaggio a causa della sensazione di affaticamento e, se si sentono affaticati durante la guida, spesso continuano a guidare.

Si segnala poi che la **pressione del tempo** e lo **stress correlato** al lavoro riducono le prestazioni e la vigilanza del conducente e aumentano il rischio di incidenti. Gli studi rivelano che alti livelli di pressione sul lavoro sono predittivi di incidenti stradali nelle attività lavorative.

Parliamo poi della **distrazione**.

Ci sono tre tipi fondamentali di distrazione:

- **visiva**: cose che fanno distogliere lo sguardo dai conducenti o guardano aspetti irrilevanti della strada/traffico
- **cognitiva**: cose che fanno riflettere il guidatore su qualcosa di diverso dal compito di guida
- **manuale**: cose che costringono i conducenti a staccare le mani dal volante o a svolgere attività non correlate all'attività di guida.

Spesso sono coinvolti tutti e tre i tipi, ad esempio quando i conducenti parlano o inviano messaggi con i telefoni cellulari portatili. La distrazione del conducente è coinvolta nel 20-30% degli incidenti stradali.

Una ricerca si è concentrata sulle implicazioni per la sicurezza dell'**uso del telefono cellulare**. Gli studi dimostrano che l'uso di un telefono cellulare durante la guida influisce sulle prestazioni allo stesso modo di un livello di alcol nel sangue dello 0,08% e che l'uso del telefono cellulare, sia tenuto in mano che a mani libere, è associato a un aumento di quattro volte del rischio di coinvolgimento in incidenti. L'uso di un cellulare vivavoce non riduce significativamente i rischi perché il fattore di rischio

connesso all'uso del telefono cellulare è principalmente causato dalla distrazione mentale che comporta. E anche i dispositivi di navigazione devono essere considerati come una possibile distrazione all'interno del veicolo per la guida correlata al lavoro, ma possono anche avere vantaggi in termini di sicurezza. I dispositivi moderni possono fornire dati in tempo reale che consentono di ricevere informazioni e istruzioni rilevanti per la sicurezza durante la guida.

È importante che i datori di lavoro agiscano per ridurre l'uso del telefono e altri dispositivi di distrazione all'interno del veicolo.

Rimandiamo, infine, al nostro articolo ("[Guidare per lavoro: i fattori di rischio generali](#)") di presentazione dei materiali UE connessi allo strumento VESAFE, che sofferma anche sui grandi rischi di incidenti connessi alla **guida sotto l'effetto di alcol o droghe**.

Tiziano Menduto



Licenza [Creative Commons](#)

www.puntosicuro.it