



L'incidentalità in itinere

Dati e tendenze



Aprile 2026

UFFICIO STUDI

Fondazione Studi dei Consulenti del Lavoro

info@fondazionestudi.it

Negli ultimi anni, a fronte di una progressiva riduzione degli infortuni in occasione di lavoro, si è registrata una dinamica diversa per gli infortuni in itinere, che hanno assunto un peso crescente nel quadro complessivo della sicurezza sul lavoro.

Dal 2022 il numero degli infortuni avvenuti nel tragitto casa-lavoro è passato da 95.463 a 103.831 (2024), segnando una crescita dell'8,8%; per il 2025, i dati provvisori (non comparabili non quelli consolidati degli anni passati) indicano un ulteriore incremento del 3,2% (tab. 1).

Tab. 1 - Andamento infortuni in itinere e in occasione di lavoro, per esito, 2022-2025 (val. ass. e var. %)

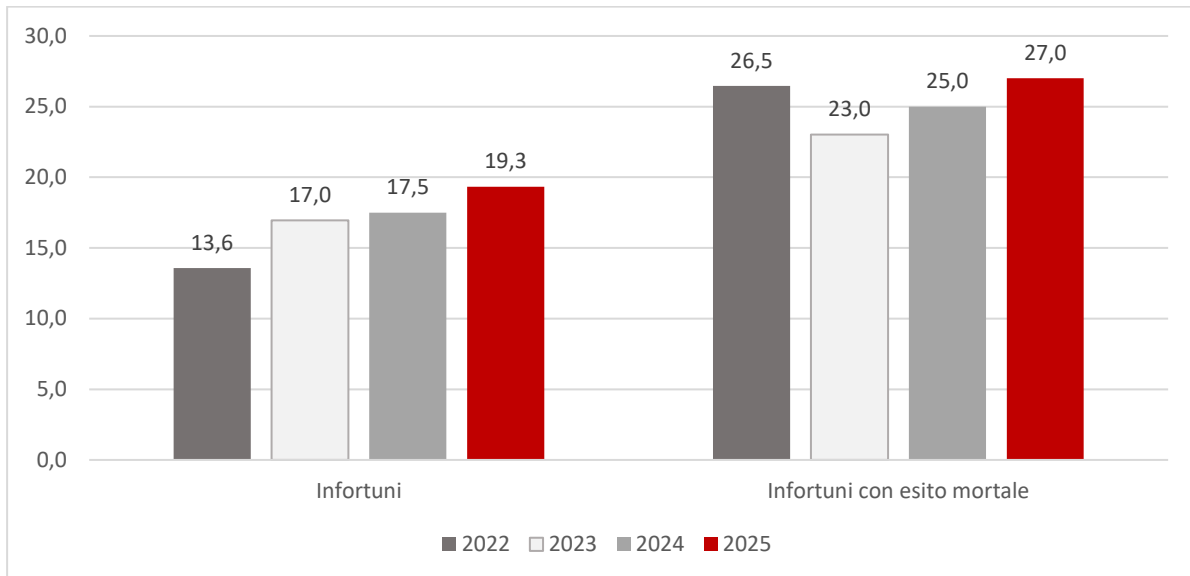
	Dati consolidati				Dati provvisori	
	2022	2023	2024	Var. % (2022-2024)	2025	Var. % (2024-2025)
ITINERE						
Infortuni	95.463	100.120	103.831	8,8	99.939	3,2
Infortuni con esito mortale	345	278	307	-11,0	293	4,6
OCCASIONE DI LAVORO						
Infortuni	608.110	490.209	489.796	-19,5	416.900	0,5
Infortuni con esito mortale	959	930	921	-4,0	792	-0,6

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Tale crescita, si riverbera anche sulla letalità, con un tendenziale aumento di quelli mortali. Se si esclude il picco anomalo del 2022, in cui il numero dei morti nel tragitto casa-lavoro raggiunge quota 345 (dato in parte riconducibile normalizzazione della mobilità e delle condizioni lavorative dopo la pandemia), nel 2023 il dato scende a 278, per poi ritornare a 307 nel 2024. Per il 2025, il dato provvisorio evidenzia un incremento del 4,6%.

Nel 2025, stando ai dati provvisori, gli infortuni in itinere hanno rappresentato il 19,3% del totale degli infortuni (nel 2022 il valore era del 13,6%) e il 27% del totale degli infortuni mortali. Entrambi gli indicatori risultano in crescita negli anni (fig. 1).

La maggiore gravità degli infortuni in itinere è riconducibile alla natura stessa del rischio stradale, caratterizzato da dinamiche di incidente più violente e da una minore governabilità dei fattori ambientali. A differenza dei contesti lavorativi, nei quali il rischio è generalmente più regolato e mitigato da misure di prevenzione e protezione, l'ambiente stradale espone a condizioni più variabili e meno controllabili — quali velocità sostenute, interazione con altri veicoli e utenti della strada, condizioni meteorologiche e infrastrutturali — che aumentano la probabilità che un evento abbia conseguenze fatali.

Fig. 1 - Incidenza degli infortuni in itinere, per esito, 2022-2025 (val. ass. e var. %) (*)

(*) Il valore del 2025 è riferito a dati provvisori

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

A distinguere gli infortuni in itinere da quelli che avvengono in occasione di lavoro è l'elevato tasso di coinvolgimento di donne. Su 100 incidenti avvenuti nel 2024, quasi la metà hanno infatti riguardato la componente femminile (48,1%), un valore più elevato di quanto avviene nei contesti lavorativi, dove le donne rappresentano poco più di un terzo degli infortunati (33,2%) (fig. 2).

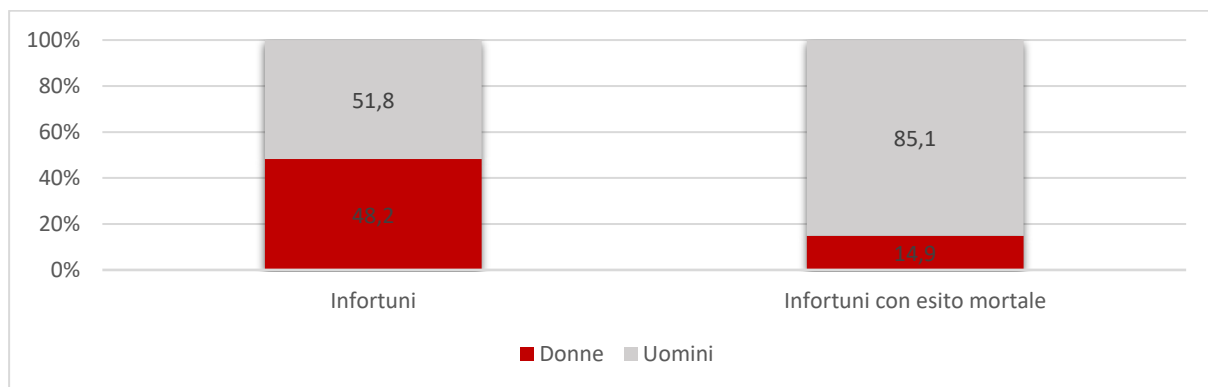
Tuttavia, se si considerano gli incidenti con esito mortale, l'incidenza scende significativamente (12,7%), segno di come le donne tendano ad essere coinvolte in casistiche di minore gravità. Un dato che potrebbe essere spiegato alla luce del fatto che le lavoratrici tendono ad essere più frequentemente coinvolte in contesti urbani e in spostamenti a minore intensità di rischio, mentre gli uomini sono maggiormente esposti a condizioni — quali velocità elevate, percorrenze extraurbane e utilizzo di mezzi più rischiosi — che aumentano significativamente la probabilità di esiti fatali.

La gran parte degli infortuni in itinere avviene con un mezzo di trasporto (68,8%), e tra questi, secondo quanto emerso da un recente approfondimento MIT-Inail, i mezzi più frequentemente coinvolti sono i veicoli leggeri per il trasporto merci o passeggeri (auto,

furgoni nel 68% dei casi). A seguire i veicoli a due, tre ruote (motociclette, scooter, biciclette, monopattini, ecc.) con oltre 1 caso ogni 4 (28,4%).

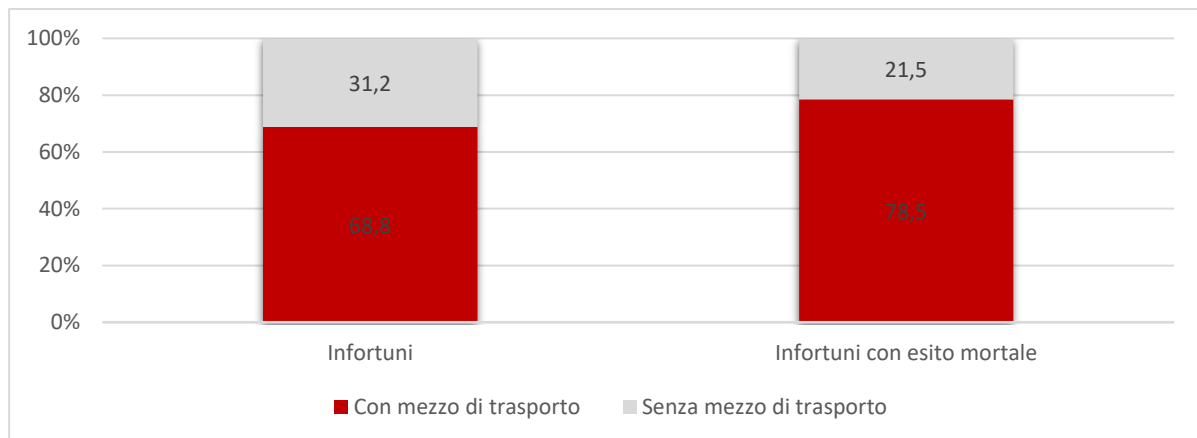
Gli incidenti con mezzi di trasporto presentano una maggiore serietà di conseguenze, determinando il 78,5% dei casi mortali avvenuti in itinere (fig. 3).

Fig. 2 - Distribuzione degli infortuni in itinere per esito e genere, 2024 (val. %)



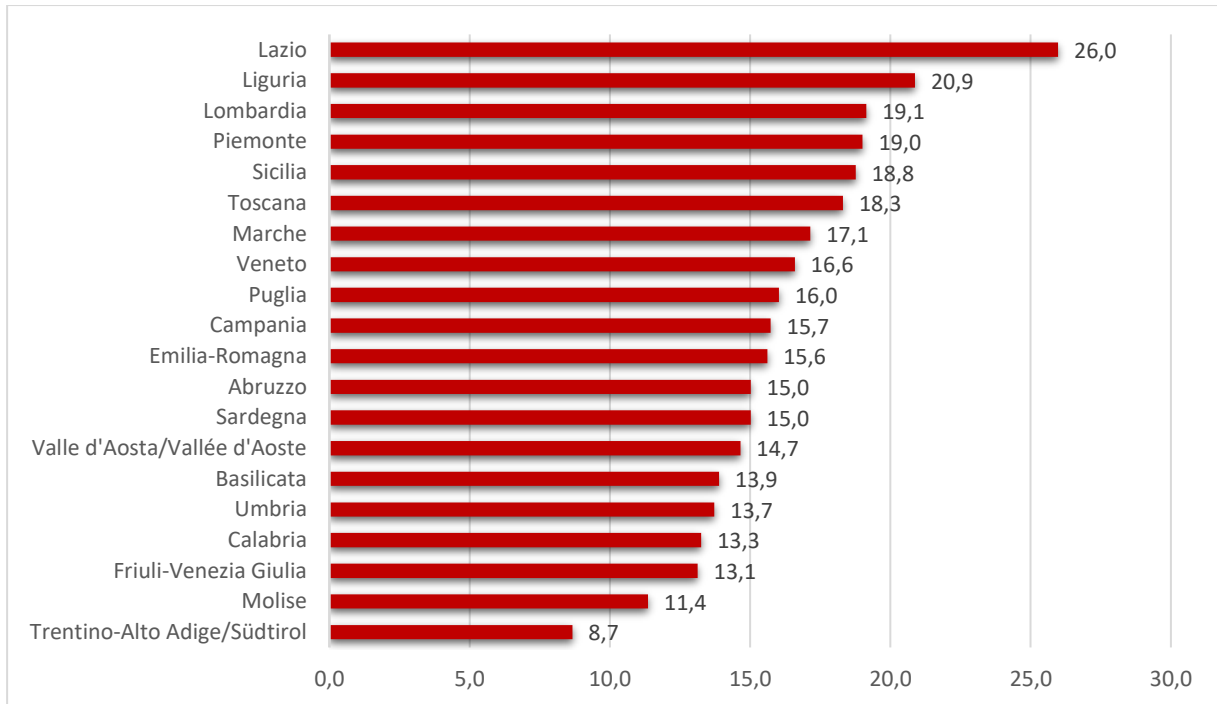
Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Fig. 3 - Distribuzione degli infortuni in itinere per esito e presenza o meno del mezzo di trasporto, 2024 (val. %)



Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

A livello geografico, il fenomeno è molto variabile. Il Lazio è la regione che presenta la più elevata incidenza, con 26 infortuni in itinere ogni 100 avvenuti nel 2024 (fig. 4).

Fig. 4 - Incidenza infortuni in itinere sul totale, per regione, 2024 (val. %)

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Risulta peraltro una delle regioni con il trend di crescita più elevato (+15,8% tra 2022 e 2024), dopo la Sicilia, dove il numero degli infortuni in itinere è aumentato del 31%, l'Umbria (+18,6%) e la Campania (+17,7%) (tab. 2).

La Liguria è l'unica altra regione a presentare un'incidenza media superiore al 20% mentre si collocano immediatamente al di sotto di tale soglia Lombardia, Piemonte, Sicilia e Toscana, i cui valori oscillano tra il 18%-19%.

Tra le regioni dove il peso dell'incidentalità in itinere influisce meno sul bilancio infortunistico, vi sono il Trentino Alto Adige (solo l'8,7% degli incidenti avviene nel tragitto casa-lavoro) e il Molise (11,4%). Sono le poche che nell'ultimo triennio hanno ridotto tale casistica (nel Molise si è registrata una contrazione dell'8,2%) oppure sono riuscite a contenerla (0,3% per il Trentino-Alto Adige).

Tab. 2 - Infortuni in itinere, per regione, 2024 (val. ass., var. % e val. %)

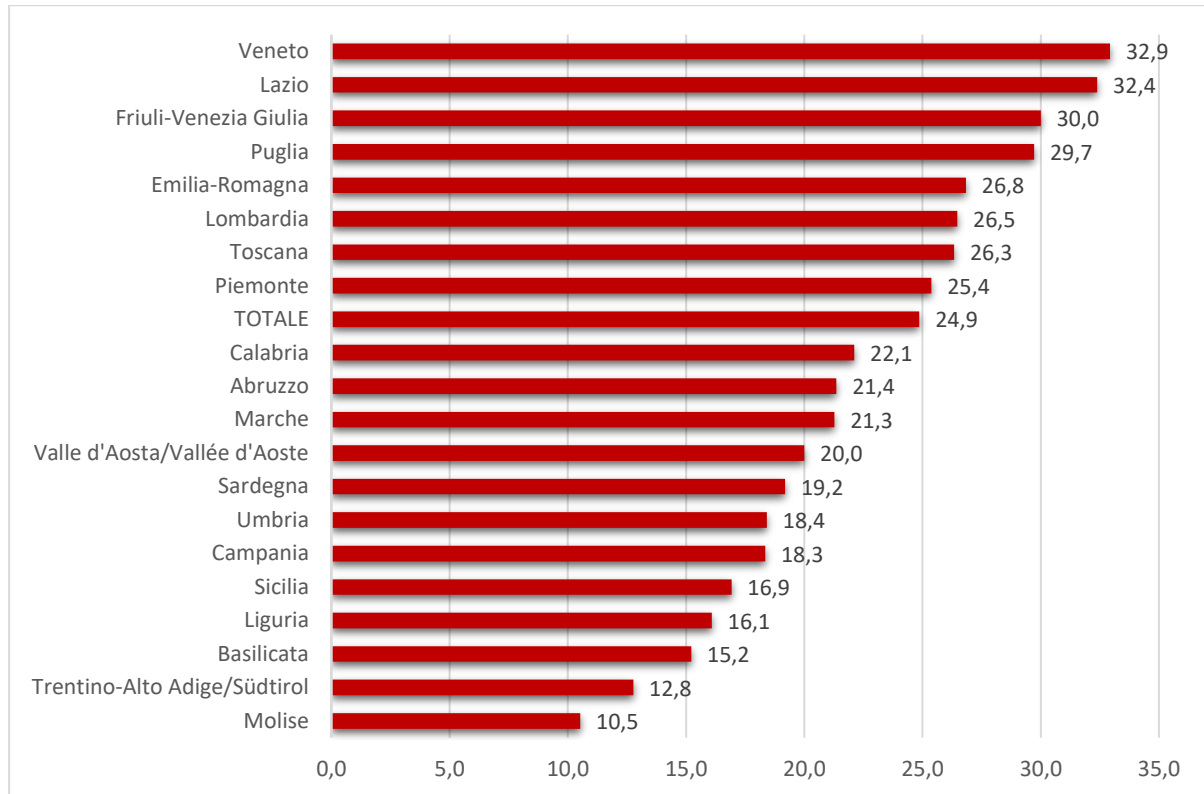
	V.a. (2024)	Val. % (2024)	Var. % (2022-2024)	Incidenza su totale (2024)
Piemonte	8328	8,0	8,1	19,0
Valle d'Aosta	205	0,2	-3,8	14,7
Lombardia	21161	20,4	6,2	19,1
Trentino-Alto Adige	2099	2,0	0,3	8,7
Veneto	11719	11,3	3,5	16,6
Friuli-Venezia Giulia	2091	2,0	1,0	13,1
Liguria	3968	3,8	12,0	20,9
Emilia-Romagna	11935	11,5	3,5	15,6
Toscana	8708	8,4	7,4	18,3
Umbria	1437	1,4	18,6	13,7
Marche	2877	2,8	7,8	17,1
Lazio	10880	10,5	15,8	26,0
Abruzzo	1784	1,7	10,7	15,0
Molise	202	0,2	-8,2	11,4
Campania	3343	3,2	17,7	15,7
Puglia	4537	4,4	14,2	16,0
Basilicata	541	0,5	-0,2	13,9
Calabria	1183	1,1	11,7	13,3
Sicilia	5001	4,8	31,0	18,8
Sardegna	1832	1,8	13,1	15,0
TOTALE	103831	100,0	8,8	17,5

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Se si osserva invece l'incidenza dei casi in itinere sul totale degli infortuni mortali, la geografia nazionale risulta leggermente diversa. Considerando l'insieme degli infortuni mortali verificatisi nel triennio 2022-2024 (l'elevata variabilità dei dati dovuta alla limitata numerosità degli eventi suggerisce l'utilizzo di periodi di riferimento più ampi) è il Veneto a presentare il tasso più elevato, con circa 33 infortuni mortali su 100 dovuti allo spostamento casa-lavoro. A seguire, vi sono Lazio (32,4%), Friuli Venezia Giulia (30%) e Puglia (29,7%).

Il dato del Veneto può essere riconducibile a una combinazione di fattori legati al modello insediativo e produttivo — caratterizzato da elevata mobilità privata, dispersione territoriale delle attività e significativo utilizzo della rete extraurbana — che accrescono il peso relativo del rischio stradale; tale evidenza va tuttavia letta con cautela, trattandosi di un indicatore influenzato anche da effetti di composizione e da una non trascurabile variabilità statistica nei dati.

Fig. 5 - Incidenza infortuni in itinere sul totale degli infortuni con esito mortale denunciati nel periodo 2022-2024 (val. %)



Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Il primato laziale è dovuto alla capitale, che nel 2024 risultava la provincia con l'incidenza più elevata di infortuni lavorativi avvenuti su strada. Con 9.444 casi (quasi il 10% di quelli avvenuti in Italia), Roma è la provincia in cui il fenomeno infortunistico risulta più strettamente correlato al tragitto casa-lavoro (il 28,6% dei casi). Nel triennio 2022-2024 i morti sono stati 86, determinando oltre un terzo delle morti complessive sul lavoro avvenute nella provincia (35,5%).

A seguire, ma distanziata, vi è Milano, dove tuttavia, la gravità media degli infortuni legati allo spostamento è più contenuta: i casi in itinere rappresentano il 24,8% del totale degli infortuni e il 26,4% di quelli totali.

Si abbassa un po' la frequenza a Firenze (23,5%), Genova (23,1%) e Torino (23,1%), province che presentano alta incidenza di infortuni in itinere, ma con esiti molto diversi: a Firenze, questi hanno determinato il 32,1% delle morti sul lavoro nell'ultimo triennio, a Torino il 27,5% mentre a Genova il 15,4%.

Tab. 3 - Infortuni in itinere nelle principali metropoli, per ranking (v.a. e val. %)

Infortuni in itinere 2024					Infortuni in itinere con esito mortale 2022-2024		
	Ranking	V.a.	Incidenza su totale infortuni	Incidenza su totale Italia	V.a.	Incidenza su totale infortuni	Incidenza su totale Italia
Roma	1	9444	28,6	9,1	86	35,5	9,2
Milano	2	9095	24,8	8,8	47	26,4	5,1
Firenze	3	3305	23,5	3,2	26	32,1	2,8
Genova	4	2447	23,4	2,4	6	15,4	0,6
Torino	5	5126	23,1	4,9	33	27,5	3,5
Palermo	6	1365	22,5	1,3	8	14,3	0,9
Catania	12	1472	19,9	1,4	17	29,3	1,8
Napoli	14	2018	19,7	1,9	33	21,0	3,5

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Pur in presenza di un'elevata variabilità dei dati, che impone cautela nell'interpretazione — soprattutto per fenomeni numericamente contenuti come gli infortuni mortali — il trend di crescita dell'incidentalità in itinere suggerisce la necessità estendere la prospettiva di azione dall'ambito ristretto dei luoghi in cui vengono svolte le prestazioni lavorative, per considerare anche ciò che accade negli spostamenti quotidiani dei lavoratori.

In questo contesto, l'incidentalità in itinere non può essere interpretata esclusivamente come un problema di sicurezza stradale, ma va letta alla luce di alcuni fattori che incidono sul rischio durante gli spostamenti.

Un primo elemento riguarda il tempo trascorso negli spostamenti. Numerosi studi mostrano come tempi più lunghi di *commuting* siano associati a livelli più elevati di stress e affaticamento. Queste condizioni incidono sulla capacità di attenzione e sui tempi di reazione, aumentando la probabilità di errore durante la guida o gli spostamenti. In questo senso, il tempo di percorrenza non è solo una variabile logistica, ma un fattore che può influenzare direttamente il livello di rischio.

Secondo l'indagine Eurofound – Employment and Working Conditions 2024, gli italiani si spostano per motivi di lavoro in genere 5 giorni a settimana (57,2%), e in alcuni casi 6 giorni (30,9%); solo l'11% ha una frequenza inferiore. Un dato quest'ultimo che nel resto d'Europa risulta invece più elevato (25%) (tab. 4).

Tale dato è confermato anche dalle ridotte possibilità di lavorare da casa esistenti in Italia, fattore che incide significativamente sull'incidentalità in itinere. Se in Italia quasi l'80% degli occupati lavora sempre in sede e solo il 21% ha l'opportunità di lavorare da casa (anche se raramente, il 9%), in Europa il lavoro da casa è molto più diffuso. Ha tale possibilità il 34% degli occupati: l'11% lavora spesso da casa, un altro 11% qualche volta, il 5% sempre mentre l'8% lo fa, ma raramente (tab. 5).

Tab. 4 - Giorni della settimana in cui i lavoratori si spostano per raggiungere il luogo di lavoro, 2024 (val.%)

	Italia	Europa
Meno di 5 giorni	11,0	25,0
5 giorni	57,2	57,7
6 giorni	30,9	14,5
Più di 6 giorni	0,9	2,7
Totale	100,0	99,9

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Eurofound-Employment and Working Conditions Survey, 2024

Tab. 5 - Frequenza con cui i lavoratori lavorano da casa, 2024 (val.%)

	Italia	Europa
Mai	79	66
Raramente	9	8
Qualche volta	6	11
Spesso	3	11
Sempre	3	5
Totale	100,0	99,9

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Eurofound-Employment and Working Conditions Survey, 2024

Alla maggiore frequenza di spostamento si associa anche una discreta durata media del tragitto casa-lavoro. Se per circa un terzo dei lavoratori (32,3%) questa è inferiore ai 15 minuti tra andata e ritorno, quattro lavoratori su dieci, la maggioranza, impiegano generalmente tra i 15 e 30 minuti. Un 28,1% impiega più di mezz'ora e tra questi, il 5,5% supera l'ora per raggiungere e ritornare dalla propria sede di lavoro.

A segnare maggiormente la differenza rispetto ad altri paesi è però principalmente l'utilizzo del mezzo privato rispetto a quello pubblico.

Se in Europa vi ricorre mediamente il 15,7% dei lavoratori, in Italia la percentuale è quasi dimezzata, pari all'8,3%. Il mezzo di locomozione privato risulta il più utilizzato (62,9% si sposta in auto e il 6,2% in bicicletta o scooter), mentre risulta abbastanza significativa la quota di lavoratori che si reca nella sede di lavoro a piedi: 20,6% a fronte del 14,9% della media europea (tab. 6).

Tab. 6 – Mezzo utilizzato per raggiungere il luogo di lavoro, 2024 (val.%)

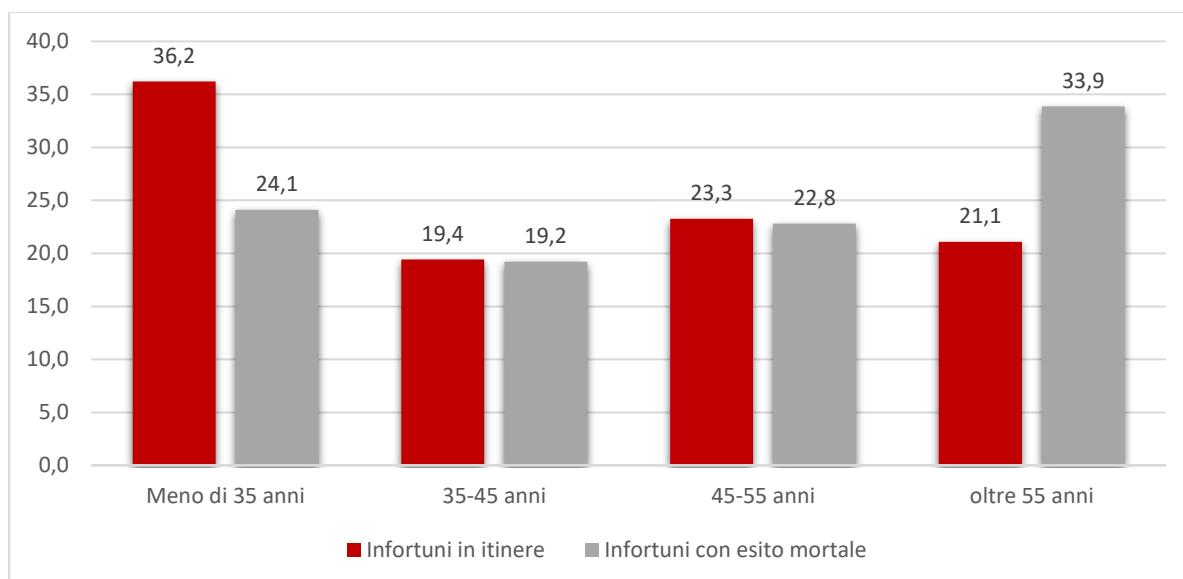
	Italia	Europa
A piedi	20,6	14,9
Bicicletta o scooter	6,2	7,9
Auto	62,9	58,4
Mezzi pubblici	8,4	15,7
Altro	1,9	3,0
Totale	100,0	99,9

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Eurofound-Employment and Working Conditions Survey, 2024

Un ulteriore fattore riguarda lo stress e il carico cognitivo. Le condizioni di stress lavoro-correlato sono associate a una riduzione delle capacità attentive e decisionali, elementi cruciali per la sicurezza negli spostamenti. Quando il tragitto casa-lavoro avviene in continuità con l'attività lavorativa, senza una reale fase di decompressione, il rischio può aumentare.

Infine, l'invecchiamento della forza lavoro rappresenta un elemento strutturale rilevante. L'aumento dell'età media degli occupati è associato a una maggiore vulnerabilità negli spostamenti, non tanto e non solo in termini di capacità di reazione quanto piuttosto con riferimento alle conseguenze che eventuali incidenti possono produrre.

È indicativo che i lavoratori over 55 pur rappresentando il 21,1% degli occupati interessati da incidenti in itinere, costituiscono il 34% circa delle vittime.

Fig. 6 - Distribuzione degli infortuni in itinere per esito e classe d'età, 2024 (val. %)

Fonte: elaborazione Fondazione Studi Consulenti del Lavoro su dati Inail

Allegato 1 - Infortuni in itinere per provincia e regione 2024 (val. ass., var. % e val. %)

	Infortuni			Infortuni con esito mortale	
	V.a. (2024)	Var. % (2022-2024)	Incidenza su totale infortuni (2024)	V.a. (2022-2024)	Incidenza su totale infortuni (2022-2024)
PROVINCE					
Torino	5126	7,9	23,1	33	27,5
Vercelli	273	17,2	15,0	3	25,0
Novara	667	17,0	17,7	9	47,4
Biella	164	-13,2	14,3	1	14,3
Cuneo	1011	7,3	13,2	14	35,9
Asti	272	11,0	15,0	3	15,0
Alessandria	615	0,3	15,6	3	8,3
Verbano-Cusio-Ossola	200	22,7	14,0	1	9,1
Val Aosta	205	-3,8	14,7	3	20,0
Imperia	459	3,6	21,1	2	11,8
Savona	578	2,5	16,4	3	17,6
Genova	2447	15,4	23,4	6	15,4
La Spezia	484	16,1	17,1	3	21,4
Varese	1655	7,3	16,7	14	41,2
Como	863	-3,8	16,4	8	30,8
Sondrio	282	13,7	12,9	2	13,3
Milano	9095	7,7	24,8	47	26,4
Lecco	550	14,1	15,7	2	14,3
Lodi	477	17,5	20,1	5	29,4
Monza e della Brianza	1687	10,3	21,5	6	17,6
Bergamo	2268	3,0	17,4	24	32,9
Brescia	1995	-1,8	13,0	26	21,5
Pavia	898	3,8	18,9	11	33,3
Cremona	621	1,3	13,3	8	22,9
Mantova	770	17,4	15,3	9	28,1
Bolzano/Bozen	1102	-1,2	7,4	7	12,3
Trento	997	1,9	10,6	5	13,5
Verona	2359	9,5	17,0	25	27,2
Vicenza	1837	-8,5	14,0	15	36,6
Belluno	349	17,5	11,7	6	31,6
Treviso	2035	7,2	15,6	18	34,6
Venezia	2223	6,8	18,4	24	36,9
Padova	2590	-1,0	19,5	18	34,6
Rovigo	326	24,0	14,8	4	30,8
Udine	812	3,8	12,3	7	25,0
Gorizia	248	-9,2	11,2	0	0,0
Trieste	526	-2,8	15,9	5	62,5
Piacenza	686	3,8	15,3	6	21,4
Parma	1199	-2,6	15,4	8	23,5
Reggio nell'Emilia	1243	5,0	13,3	5	25,0
Rimini	1020	2,8	19,4	6	27,3
Modena	2002	-3,3	13,6	10	23,3
Bologna	3279	10,0	19,7	22	32,4
Ferrara	655	-0,2	15,6	10	37,0
Ravenna	955	8,2	13,5	9	23,7

	Infortuni			Infortuni con esito mortale	
	V.a. (2024)	Var. % (2022-2024)	Incidenza su totale infortuni (2024)	V.a. (2022-2024)	Incidenza su totale infortuni (2022-2024)
Forlì-Cesena	896	3,0	13,0	8	24,2
Pesaro e Urbino	709	7,1	17,8	7	31,8
Ancona	971	12,1	17,1	6	20,7
Macerata	541	3,0	15,3	4	20,0
Ascoli Piceno	403	13,2	18,2	3	25,0
Fermo	253	-3,1	18,5	0	0,0
Massa-Carrara	347	3,0	14,0	3	27,3
Lucca	937	6,2	16,9	5	20,8
Pistoia	406	-9,8	15,5	5	62,5
Firenze	3305	11,7	23,5	26	32,1
Livorno	773	6,5	17,3	3	30,0
Pisa	1098	9,9	19,9	8	27,6
Arezzo	589	10,3	14,6	5	23,8
Siena	521	-3,7	13,2	2	11,8
Grosseto	276	1,5	11,5	1	7,1
Prato	456	11,5	18,5	1	11,1
Perugia	1156	23,2	13,8	11	21,6
Terni	281	2,6	13,6	3	12,0
Viterbo	297	23,2	15,5	2	13,3
Rieti	147	7,3	13,2	5	35,7
Roma	9444	18,1	28,6	86	35,5
Latina	573	1,2	16,3	17	36,2
Frosinone	419	-7,5	17,7	5	13,5
Caserta	347	14,9	12,3	12	15,8
Benevento	111	11,0	9,8	1	14,3
Napoli	2018	20,0	19,7	33	21,0
Avellino	193	22,9	11,6	3	12,5
Salerno	674	12,3	12,5	13	17,6
L'Aquila	304	18,3	11,1	3	17,6
Teramo	511	6,9	16,0	8	26,7
Pescara	446	9,9	19,3	4	16,7
Chieti	523	11,0	14,4	7	21,9
Campobasso	154	-8,9	11,2	2	14,3
Foggia	560	16,9	13,3	20	34,5
Bari	1869	12,7	18,1	23	30,7
Barletta-Andria-Trani	326	14,4	13,4	5	27,8
Taranto	695	17,8	18,0	8	29,6
Brindisi	389	21,9	13,5	5	20,8
Lecce	698	8,9	15,2	13	27,7
Potenza	353	-1,1	15,1	7	22,6
Matera	188	1,6	12,1	0	0,0
Cosenza	421	8,8	12,5	12	25,0
Catanzaro	301	7,5	15,0	4	16,0
Reggio di Calabria	305	14,2	14,6	3	23,1
Crotone	63	-1,6	8,9	3	27,3
Vibo Valentia	93	52,5	12,6	1	14,3
Trapani	292	5,8	15,5	6	28,6
Palermo	1365	54,9	22,5	8	14,3

	Infortuni			Infortuni con esito mortale	
	V.a. (2024)	Var. % (2022-2024)	Incidenza su totale infortuni (2024)	V.a. (2022-2024)	Incidenza su totale infortuni (2022-2024)
Messina	688	26,7	21,8	3	8,1
Agrigento	231	2,7	13,0	4	21,1
Caltanissetta	210	26,5	15,7	1	7,7
Enna	115	13,9	14,7	2	28,6
Catania	1472	38,5	19,9	17	29,3
Ragusa	332	10,7	15,1	2	11,1
Siracusa	296	12,1	14,5	0	0,0
Sassari	518	-1,7	13,4	5	15,6
Nuoro	175	12,9	11,7	3	17,6
Cagliari	760	28,4	20,9	7	26,9
Pordenone	505	6,3	13,3	6	28,6
Isernia	48	-5,9	11,8	0	0,0
Oristano	137	10,5	11,9	1	12,5
Sud Sardegna	242	9,0	11,8	3	18,8
Totale	103831	8,8	17,5	930	24,9
REGIONI					
Piemonte	8328	8,1	19,0	67	25,4
Valle d'Aosta/	205	-3,8	14,7	3	20,0
Lombardia	21161	6,2	19,1	162	26,5
Trentino-Alto Adige/Südtirol	2099	0,3	8,7	12	12,8
Veneto	11719	3,5	16,6	110	32,9
Friuli-Venezia Giulia	2091	1,0	13,1	18	30,0
Liguria	3968	12,0	20,9	14	16,1
Emilia-Romagna	11935	3,5	15,6	84	26,8
Toscana	8708	7,4	18,3	59	26,3
Umbria	1437	18,6	13,7	14	18,4
Marche	2877	7,8	17,1	20	21,3
Lazio	10880	15,8	26,0	115	32,4
Abruzzo	1784	10,7	15,0	22	21,4
Molise	202	-8,2	11,4	2	10,5
Campania	3343	17,7	15,7	62	18,3
Puglia	4537	14,2	16,0	74	29,7
Basilicata	541	-0,2	13,9	7	15,2
Calabria	1183	11,7	13,3	23	22,1
Sicilia	5001	31,0	18,8	43	16,9
Sardegna	1832	13,1	15,0	19	19,2
Totale	103831	8,8	17,5	930	24,9