

DATI **INAIL**

INAIL

ANDAMENTO DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO E DELLE MALATTIE PROFESSIONALI

2025



**NUOVE SFIDE E ORIZZONTI INCERTI, I
NUMERI DEI TRASPORTI**

**GLI INFORTUNI NEL SETTORE DEI
TRASPORTI**

**ALTO IL PERICOLO PER LA SALUTE NEI
TRASPORTI**

LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

**UN INFORTUNIO PARTICOLARE NEL
MONDO DEL MAGAZZINAGGIO**

NR. 10 - OTTOBRE

Direttore Responsabile Mario G. Recupero
Capo redattore Alessandro Salvati

Segreteria di Redazione
Raffaello Marcelloni
Claudia Tesei

E-mail
statisticoattuariale@inail.it

Comitato di Redazione
Marco Albanese
Adelina Brusco
Giuseppe Bucci
Andrea Bucciarelli
Tommaso De Nicola
Maria Rosaria Fizzano
Raffaello Marcelloni
Paolo Perone
Gina Romualdi
Claudia Tesei
Daniela Rita Vantaggiato
Liana Veronico

Hanno collaborato a questo numero
Paolo Perone, Francesca Marracino, Gina Romualdi, Roberta Bencini, Paolo Panaro

Revisione tabelle a cura di Andrea Bucciarelli
Revisione grafici a cura di Gina Romualdi
Layout a cura di Claudia Tesei

Nota: i grafici, dove non precisato, si intendono elaborati su dati di fonte Inail

NUOVE SFIDE E ORIZZONTI INCERTI, I NUMERI DEI TRASPORTI

Il mondo del trasporto merci si è trovato ad affrontare un ambiente economico, geopolitico nonché normativo davvero difficile nel corso del 2024 e soprattutto nei primi mesi del 2025. Ciò è stato fortemente avvertito su scala mondiale, ma anche nella realtà italiana se ne sono registrate le tracce. Non si può non pensare, come prima cosa, alla “tempesta perfetta” dei nuovi dazi doganali imposti dall’amministrazione statunitense nei confronti delle importazioni da ogni parte del mondo. L’Italia è un Paese fortemente votato all’export, per cui giocoforza le nostre imprese manifatturiere hanno dovuto adattarsi dapprima all’incertezza normativa e poi alla nuova realtà, rafforzata nei suoi effetti negativi anche da un euro ancora molto forte sul dollaro. Di conseguenza, le imprese di trasporto hanno dovuto subire l’effetto del minore lavoro con le imprese clienti.

Tuttavia, il numero indice del fatturato in valore non mostra ancora segni di ripiegamento, a testimonianza di un settore che offre servizi fondamentali e basilari, difficilmente comprimibili. L’Istat ci informa che nel 2024 tale indice è cresciuto del 3,0% per i trasporti, ben più dell’1,2% di variazione del totale dell’agglomerato dei servizi di mercato¹. Parimenti, l’indice del fatturato in volume, che prescinde dall’elemento prezzi, mostra un incremento, sempre rispetto al 2023, appena dello 0,6% per i trasporti (con decrementi nei trasporti marittimi e nei servizi postali) e dello 0,2% per tutti i servizi di mercato.

Guardando ai primi sei mesi del 2025, in confronto con lo stesso periodo del 2024, l’indice del fatturato in valore è aumentato del 3,1% per i trasporti contro l’1,8% del totale servizi di mercato, mentre l’indice del fatturato in volume mostra un decremento dello 0,6% (in particolare nei trasporti marittimi e terrestri) contro un +0,4% del complesso dei servizi. È evidente quindi, che i volumi trasportati sono diminuiti rispetto alla prima metà dell’anno scorso (anno che a sua volta ha mostrato solo un modesto aumento sul 2023), ma le imprese di trasporto hanno potuto praticare prezzi più alti per continuare a generare valore aggiunto.

**VALORE E VOLUME DEL FATTURATO NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER DIVISIONE E ANNO
NUMERI INDICE (2021=100)**

Valore	2023	2024	var %	I sem 2024	I sem 2025	var %
totale servizi privati	116,8	118,2	1,2%	117,8	119,9	1,8%
trasporti e magazzino	122,2	125,9	3,0%	124,9	128,8	3,1%
trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	122,5	125,2	2,2%	129,5	130,8	1,0%
trasporti marittimi e per vie d'acqua	185,0	187,6	1,4%	176,6	178,8	1,2%
trasporto aereo	219,9	239,8	9,0%	229,7	253,2	10,2%
magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	109,5	113,3	3,4%	107,9	113,5	5,2%
servizi postali e attività di corriere	104,9	109,2	4,1%	109,8	113,8	3,7%
Volume						
totale servizi privati	108,8	109,0	0,2%	108,1	108,6	0,4%
trasporti e magazzino	113,1	113,8	0,6%	115,4	114,8	-0,6%
trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	118,0	119,1	1,0%	126,0	123,1	-2,3%
trasporti marittimi e per vie d'acqua	148,7	136,7	-8,1%	137,1	124,3	-9,4%
trasporto aereo	114,5	127,2	11,1%	127,3	131,4	3,2%
magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	104,6	105,6	0,9%	101,1	104,2	3,0%
servizi postali e attività di corriere	99,5	98,7	-0,8%	99,2	99,4	0,2%

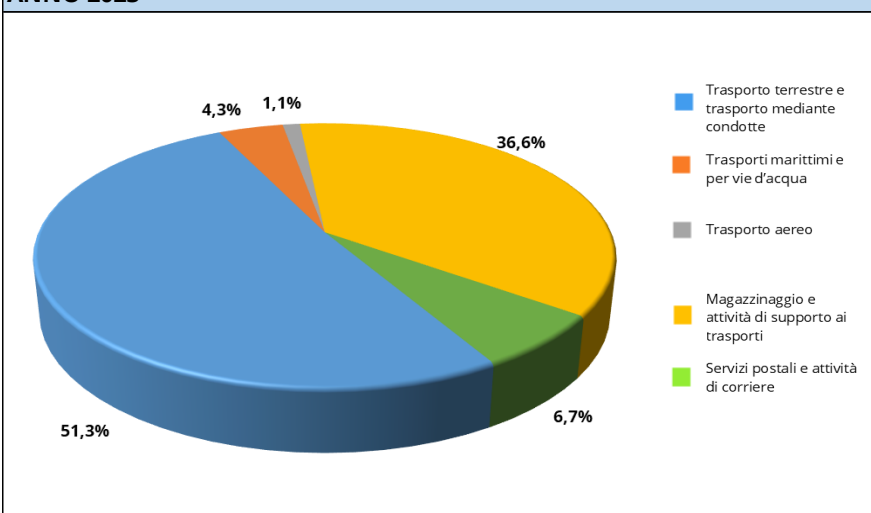
Fonte: elaborazione Inail su dati Istat

¹ I servizi di mercato considerati dall’Istat per i due numeri indice sul valore e sul volume del fatturato sono quelli racchiusi nei settori Ateco da G a N, escluso il commercio al dettaglio (divisione G47).

Valore aggiunto che negli anni post pandemia è comunque diminuito come importanza rispetto a quello totale prodotto dal sistema economico italiano: nel 2024 era il 4,7% del totale contro il 5,2% nel 2019.

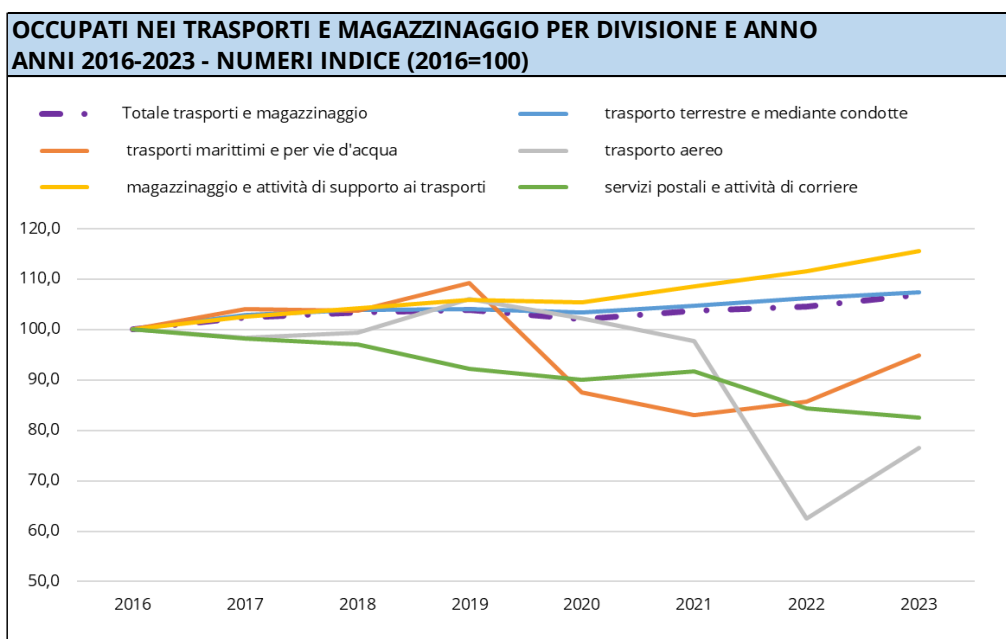
Non ci sono particolari variazioni per il quadro occupazionale: anche nell'anno 2024 tale comparto ha dato lavoro a quasi 1,2 milioni di persone (pari al 4,6% degli occupati) di cui (dati 2023) più della metà impiegate in trasporti terrestri (ferroviari, stradali e mediante condotte), più di un terzo in attività di magazzinaggio e supporto, quasi il 7% nelle attività postali e di spedizione espressa, mentre il 4% di esse lavorava nei trasporti marittimi e appena l'1% in quelli aerei.

OCCUPATI NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER DIVISIONE ATECO ANNO 2023



Fonte: elaborazione Inail su dati Istat - Conti Nazionali

Nel periodo 2016-2023, i numeri indici dell'input di lavoro hanno mostrato un andamento differenziato a seconda delle modalità di trasporto. Il settore nel suo complesso è cresciuto del 6,9% nel corso dei suddetti otto anni, ma mentre le attività logistiche di magazzinaggio e supporto e le attività di trasporto terrestre mostrano un incremento occupazionale (rispettivamente del 15,5% e del 7,4%), le aziende di trasporto marittimo e aereo, nonché quelle che si occupano di spedizioni postali e con corrieri, hanno registrato una diminuzione di addetti pari rispettivamente al 5,2%, al 23,5%² e al 17,4%.



Fonte: elaborazione Inail su dati Istat - Conti Nazionali

² Da ricordare che a fine 2021 il passaggio dalla vecchia Alitalia alla nuova ITA Airways ha comportato la cessazione dei contratti di lavoro di molte centinaia di dipendenti del gruppo.

Infine, i dati Istat ci confermano che anche nel 2023 in questo raggruppamento erano attive più di 119mila imprese, di cui oltre 104mila (l'87,2%) con meno di 10 addetti, che davano lavoro mediamente a quasi 1,2 milioni di persone, la maggior parte delle quali (42,3%) erano dipendenti di grandi aziende.

Il numero medio di addetti per azienda era di 10, in leggero aumento rispetto ai 9,8 del 2022.

**NUMERO DI IMPRESE ATTIVE E DI ADDETTI NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO
PER DIMENSIONE AZIENDALE
ANNO 2023**

Classe di addetti	Numero imprese attive		Numero addetti delle imprese attive (valori medi annui)		Numero medio addetti per impresa
0-9	104.062	87,2%	214.322	17,9%	2,1
10-49	12.596	10,6%	247.509	20,7%	19,6
50-249	2.273	1,9%	227.614	19,0%	100,1
250 e più	432	0,4%	505.956	42,3%	1.171,2
Totale	119.363	100,0%	1.195.401	100,0%	10,0

Fonte: elaborazione Inail su dati Istat - Conti Nazionali

Paolo Perone



GLI INFORTUNI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Nel quinquennio 2020-2024 sono state presentate all'Inail poco più di 242mila denunce di infortuni afferenti al settore Ateco H Trasporti e magazzinaggio. Di queste, 923 sono relative a eventi mortali. Nel quinquennio l'andamento delle denunce ha mostrato un aumento (+13,6% tra il 2024 e il 2020) sia per gli eventi in itinere (+45,4%) che per quelli in occasione di lavoro (+8,8%). Per osservare meglio il fenomeno infortunistico di questo settore particolarmente rischioso – occupa la terza posizione nella graduatoria per numero di denunce in occasione di lavoro dei vari settori di attività economica (con circa il 12% dei casi) e il secondo posto per gli eventi mortali (con circa il 18% dei casi) – punteremo l'analisi sugli infortuni definiti positivi in occasione di lavoro nettati dei casi Covid-19. Il 14,5% di questi infortuni ha interessato una donna (20.760 casi nei 5 anni). Per gli infortuni mortali in occasione di lavoro no covid la quota delle donne è praticamente nulla (8 casi su 351).

DENUNCE DI INFORTUNIO SUL LAVORO NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER GENERE E ANNO ANNI DI ACCADIMENTO 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
In complesso						
Femmine	6.884	10.286	19.591	7.464	7.651	51.876
Maschi	31.742	39.111	46.087	37.075	36.245	190.260
Totale	38.626	49.397	65.678	44.539	43.896	242.136
Casi mortali						
Femmine	6	7	2	6	6	27
Maschi	215	190	182	152	157	896
Totale	221	197	184	158	163	923

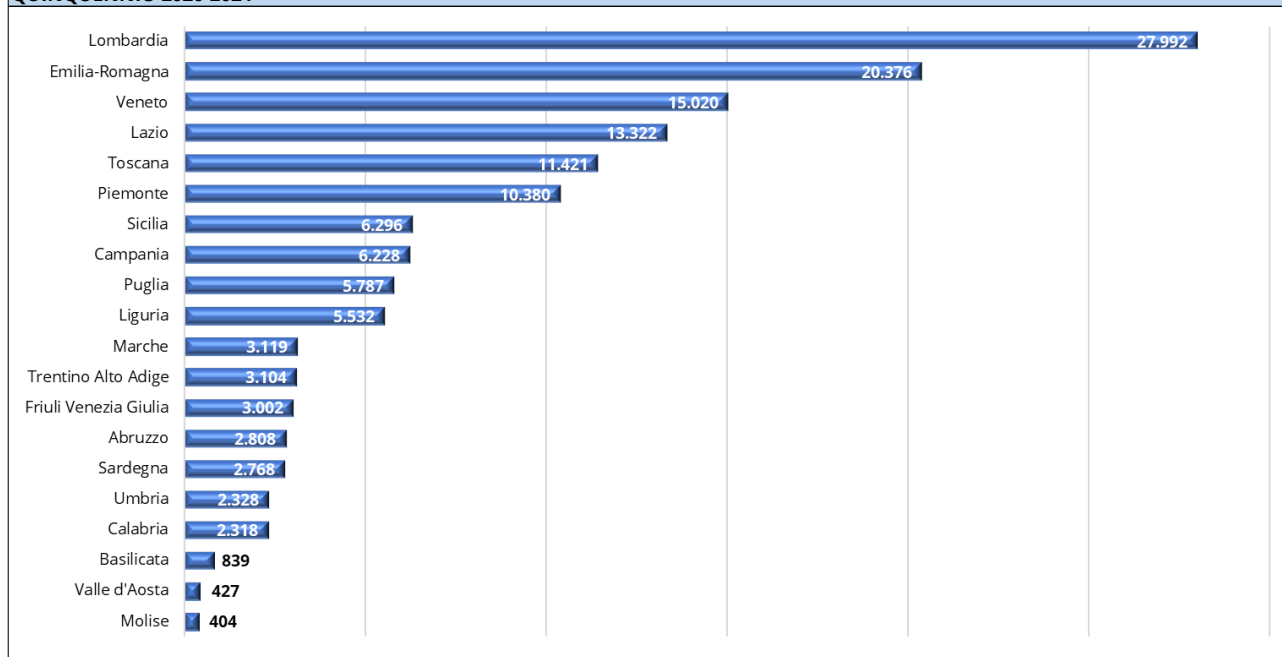
INFORTUNI DEFINITI POSITIVI IN OCCASIONE DI LAVORO (AL NETTO DEI CASI DA COVID-19) ANNI DI ACCADIMENTO 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024	2020-2024
In complesso						
Femmine	3.540	4.116	4.234	4.438	4.432	20.760
Maschi	21.412	25.213	25.860	25.712	24.514	122.711
Totale	24.952	29.329	30.094	30.150	28.946	143.471
Casi mortali						
Femmine	1	0	1	4	2	8
Maschi	64	82	80	54	63	343
Totale	65	82	81	58	65	351

Fonte - Banca Dati Statistica - dati aggiornati al 30.04.2025

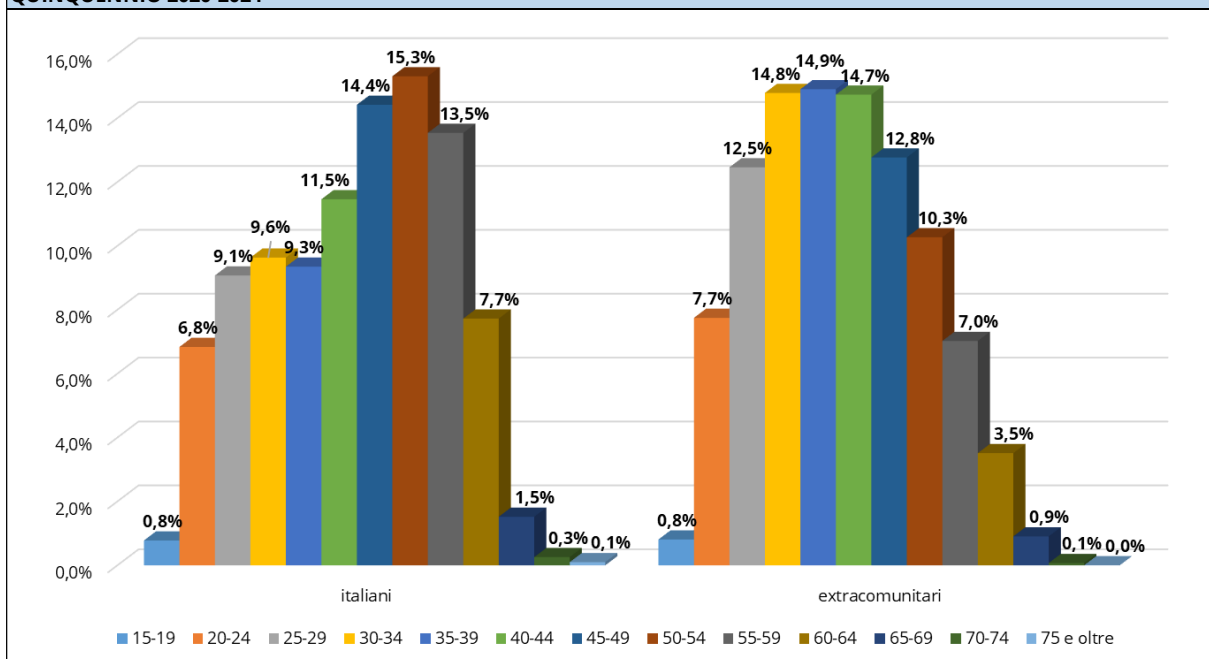
A livello territoriale quasi il 60% degli infortuni in occasione di lavoro avviene al Nord Italia e in particolare in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. Queste tre regioni sono anche quelle in cui si registrano più eventi mortali (oltre il 41% dei casi - 145).

INFORTUNI DEFINITI POSITIVI IN OCCASIONE DI LAVORO (AL NETTO DEI CASI DA COVID-19) NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER REGIONE QUINQUENNIO 2020-2024



Quasi tre quarti dei lavoratori che subiscono un infortunio in occasione di lavoro nel settore dei Trasporti e magazzinaggio sono italiani e poco più di un quinto sono extracomunitari e prevalentemente nati in Marocco, Albania, Moldavia e Pakistan. La distribuzione per età mostra che gli infortunati più giovani, con un'età compresa tra i 15 e i 29 anni, sono poco meno del 10%, quelli con età tra i 40 e i 54 anni sono i più colpiti, col 40,6% di casi, mentre gli infortunati con 60 anni e più rappresentano l'8% circa del complesso. La struttura per età evidenzia anche che i lavoratori extracomunitari che si infortunano sono un po' più giovani dei colleghi italiani ed europei.

INFORTUNI DEFINITI POSITIVI IN OCCASIONE DI LAVORO (AL NETTO DEI CASI DA COVID-19) NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER CLASSE DI ETÀ E PROVENIENZA GEOGRAFICA QUINQUENNIO 2020-2024



Circa il 63% degli infortuni in occasione di lavoro esita in contusioni, lussazioni, distorsioni, distrazioni e la parte del corpo più colpita sono gli arti superiori e inferiori. Questi infortuni per il 90% vengono indennizzati in temporanea e per circa l'8% in permanente. Dal punto di vista della dinamica dell'infortunio è interessante notare che solo il 12% degli eventi vede coinvolto un mezzo di trasporto perché, in effetti, quasi la metà degli infortuni non mortali è imputabile alla movimentazione di carichi sotto sforzo fisico o perdita di controllo di attrezzature di movimentazione. Mentre per i casi mortali è determinante per il verificarsi dell'evento il coinvolgimento del mezzo di trasporto.

Francesca Marracino



APPUNTI
PROFESSIONALI

ALTO IL PERICOLO PER LA SALUTE NEI TRASPORTI

Nel quinquennio 2020-2024, per il settore dei Trasporti e magazzinaggio sono state protocollate mediamente 3.000 denunce di malattia professionale pari al 7,2% (considerando i soli casi codificati) dell'intera gestione assicurativa Industria e servizi, con un andamento crescente su tutto il periodo, passando dai 2.138 casi del 2020 ai 3.993 del 2024.

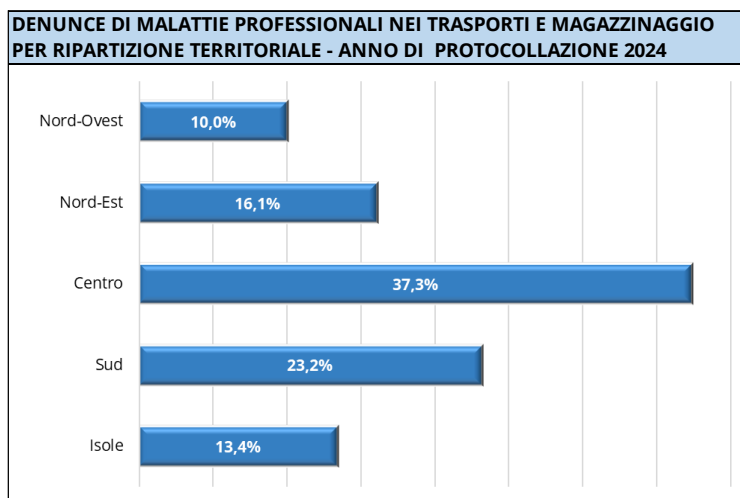
Quasi due terzi riguardano la componente dei trasporti (esclusivamente terrestri) e più di un terzo il magazzinaggio e attività di supporto di cui il 5% circa i servizi postali e di corriere.

DENUNCE DI MALATTIE PROFESSIONALI NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER DIVISIONE ATECO
ANNI DI PROTOCOLLAZIONE 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	1.346	1.615	1.781	2.242	2.517
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	3	8	11	10	20
Trasporto aereo	1	2	3	9	0
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	636	783	869	1.055	1.286
Servizi Postali e attività di corriere	152	143	110	123	170
Trasporto e magazzinaggio	2.138	2.551	2.774	3.439	3.993

Fonte - Banca Dati Statistica - dati aggiornati al 30.04.2025

Nel 2024, la macroregione maggiormente interessata dal fenomeno è il Centro (37,3%) con i due terzi dei casi concentrati in Toscana e nel Lazio (complessivamente 1.020); segue a breve distanza il Mezzogiorno (36,6%) con una predominanza di tecnopatie in Sardegna (447) e Puglia (312) e poi il Nord (26,1%) con l'Emilia-Romagna che ha registrato 319 malattie.

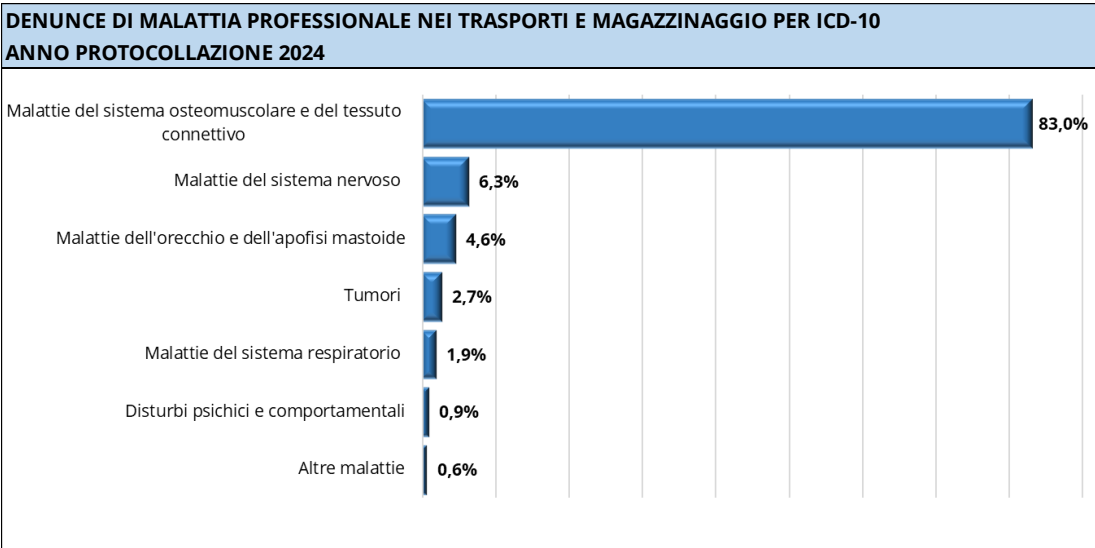


L'83% delle tecnopatie codificate sono di natura muscoloscheletrica, incidenza ben più alta rispetto a quella registrata nell'intera Industria e servizi (74%). Si tratta soprattutto di dorsopatie

(disturbi dei dischi intervertebrali ed ernie) dovute a posture fisse e prolungate, a sforzi eccessivi che portano a degenerazione, perdita di elasticità e disidratazione dei dischi; a seguire lesioni della cuffia dei rotatori (in particolare ai tendini della spalla) probabilmente per la movimentazione manuale dei carichi. Più di due su tre di tali patologie interessano lavoratori di età compresa tra i 50 e i 64 anni e un quinto quelli dai 30 ai 49, quota più alta rispetto alla gestione di riferimento (17%).

Seguono le malattie del sistema nervoso (la quasi totalità la sindrome del tunnel carpale) e quelle dell'orecchio (ipoacusia da rumore) complessivamente con l'11% circa sul totale e di queste 9 su 10 ha riguardato i tecnopatici over 50.

Si segnala inoltre la presenza di disturbi psichici e comportamentali, sia nel comparto del trasporto terrestre che nel magazzinaggio con un'incidenza dello 0,9%, maggiore rispetto alla gestione Industria e servizi (0,6%) e con una percentuale del 33% per gli under 49 anni. Diversi fattori, infatti, concorrono a determinare lo stress-lavoro correlato quali la turnazione (serale/notturna, nei fine settimana e durante le festività), il lavorare in isolamento, spesso lontano dalla propria sede per periodi piuttosto lunghi, il traffico, le condizioni climatiche e probabilmente anche periodi di riposo compensativo brevi.

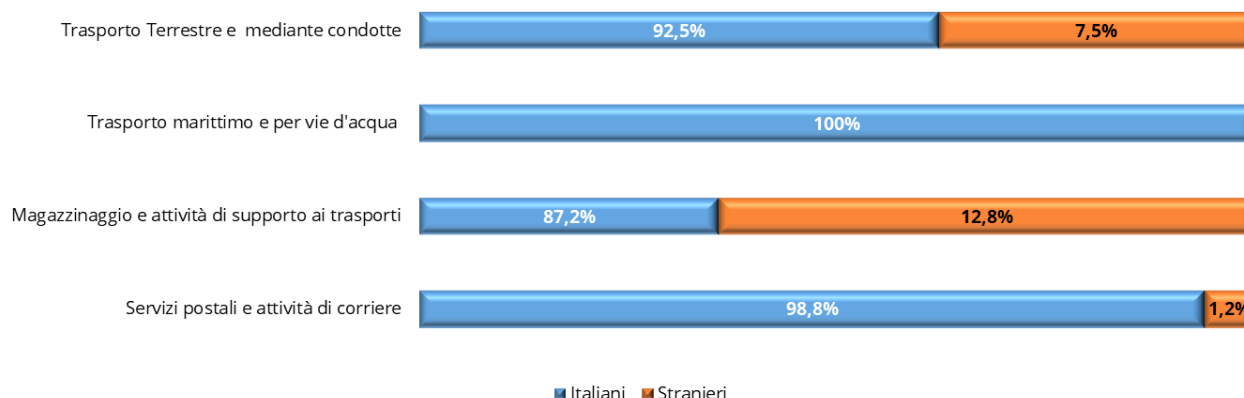


DENUNCE DI MALATTIE PROFESSIONALI NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER ICD-10 E DIVISIONE ATECO					
ANNO PROTOCOLLAZIONE 2024					
	Trasporto terrestre e mediante condotte	Trasporto marittimo e per vie d'acqua	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	Servizi e attività di corriere	Totale
Malattie del sistema osteomuscolare e del tessuto connettivo	2.107	11	1.010	111	3.239
Malattie del sistema nervoso	126	2	93	25	246
Malattie dell'orecchio e dell'apofisi mastoide	117	-	62	-	179
Tumori	47	4	44	10	105
Malattie del sistema respiratorio	25	3	43	3	74
Disturbi psichici e comportamentali	15	-	12	9	36
Altre malattie	14	-	6	4	24
Totale (*)	2.517	20	1.286	170	3.993

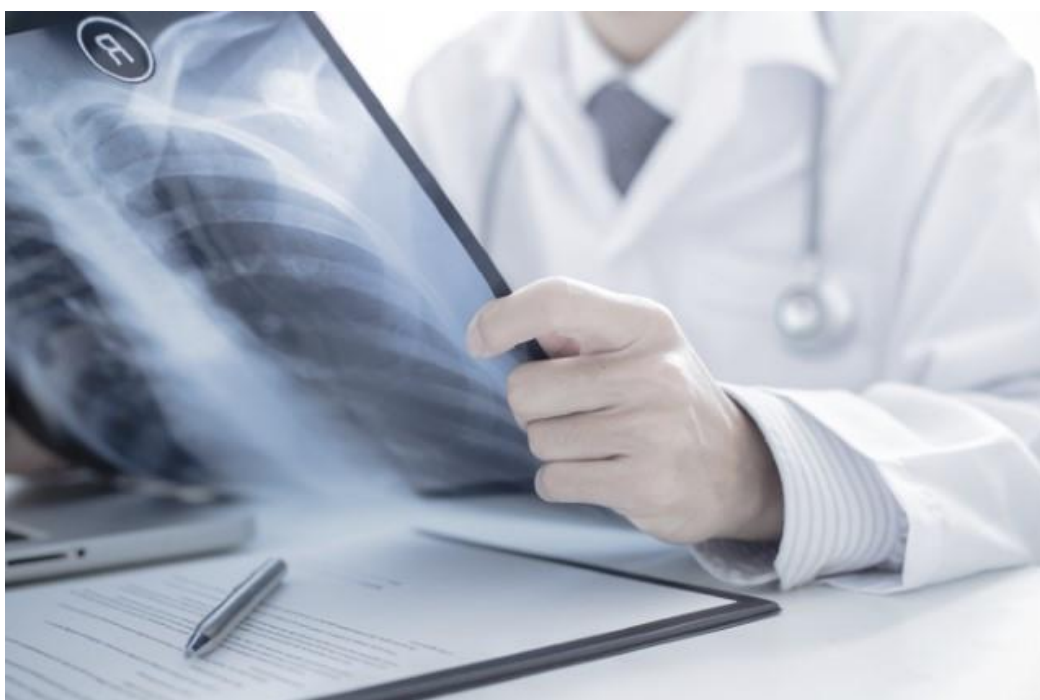
Fonte - Banca Dati Statistica - dati aggiornati al 30.04.2025
(*) Il totale comprende i casi non codificati

Si tratta di un settore caratterizzato da una consistente presenza di tecnopatie per il genere maschile (92%) soprattutto nel comparto del trasporto terrestre (67%) e di queste il 7,6% sono relative ai nati all'estero; diversamente per le donne, quasi l'80% ha riguardato le lavoratrici del magazzinaggio e dei servizi postali (12% straniere). Gli immigrati nel complesso rappresentano il 9% circa delle protocollazioni nel 2024 in diminuzione del 7% rispetto all'anno precedente. Romeni, marocchini e albanesi quelli con il maggior numero di tecnopatie (complessivamente 145 casi su 357).

DENUNCE DI MALATTIA PROFESSIONALE NEI TRASPORTI E MAGAZZINAGGIO PER DIVISIONE ATECO E LUOGO DI NASCITA ANNO DI PROTOCOLLAZIONE 2024



Gina Romualdi



LA NAVIGAZIONE DA DIPORTO

L'Inail, ai sensi dell'art. 4 del d.p.r. 30 giugno 1963, n. 1124 (Testo unico degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali), con riferimento alla navigazione e alla pesca, assicura contro gli infortuni e le malattie professionali i componenti dell'equipaggio, comunque retribuiti, delle navi o galleggianti, anche se utilizzati a scopo di diporto.

È per quest'ultimo settore di attività che si forniscono alcuni dati tratti dalla banca dati statistica dell'Inail, dopo avere inquadrato la normativa di riferimento e avere dato alcune definizioni.

Il Codice della nautica da diporto (d.lgs. 18 luglio 2005, n. 171 e s.m.i. - nel seguito del documento C.n.d.) definisce la navigazione da diporto come quella effettuata in acque marittime e interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali, anche mediante le navi di cui all'art. 3 della l. 8 luglio 2003, n. 172, ossia le navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri adibite, in navigazione internazionale, esclusivamente al noleggio per finalità turistiche e iscritte al Registro Internazionale (R.I.). Le navi iscritte al R.I. beneficiano di sgravi fiscali e contributivi, che includono l'esonero dal versamento dei premi assicurativi all'Inail per il personale imbarcato avente i requisiti di cui all'art. 119 del Codice della navigazione (iscrizione nelle matricole della gente di mare). In questo caso l'Inail riceve un rimborso dallo Stato per il mancato incasso dei premi.

L'unità da diporto, che è definita come ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione, comprende sia navi (scafo di lunghezza superiore a 24 metri) e imbarcazioni da diporto (scafo di lunghezza superiore a 10 metri e minore o uguale a 24 metri), sia altri mezzi, quali natanti (unità a remi o con scafo di lunghezza minore o uguale a 10 metri) o moto d'acqua.

L'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando è oggetto di contratti di locazione e di noleggio o è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto o ancora è utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio, per coloro che praticano immersioni a scopo sportivo o ricreativo, o è impiegata per l'assistenza all'ormeggio nell'ambito delle strutture dedicate alla nautica da diporto o per l'attività di assistenza e traino o per l'esercizio di attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio.

In base all'art. 36 del C.n.d. sulle imbarcazioni da diporto, a giudizio del comandante o del conduttore, i servizi di bordo possono essere svolti anche dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età per i servizi di coperta, camera e cucina e il diciottesimo anno di età per i servizi di macchina. Sulle navi da diporto le condizioni sono più restrittive, infatti è previsto che i servizi di bordo siano svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna, mentre i servizi complementari di bordo, di camera e di cucina possono essere svolti dalle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché abbiano compiuto il sedicesimo anno di età.

In Inail la navigazione marittima è inquadrata nella gestione Navigazione, mentre la navigazione nelle acque interne rientra nella gestione Industria.

All'interno della gestione Navigazione sono presenti due categorie assicurative specifiche per il diporto: il diporto (in generale) e il diporto a noleggio. Quest'ultima categoria non include le navi

da diporto a noleggio iscritte nel R.I., che sono invece classificate, sempre nella gestione Navigazione, nella categoria assicurativa del trasporto passeggeri. Si tratta nel complesso di poche unità.

Le tabelle che seguono contengono alcuni dati del solo diporto esercitato in acque marittime relativi alle posizioni assicurative navigazione (PAN) e alle retribuzioni corrisposte agli equipaggi, dichiarate dagli armatori in sede di autoliquidazione per l'applicazione dell'aliquota contributiva e la conseguente determinazione del premio dovuto all'Istituto. L'aliquota contributiva, in vigore dal 2019 (d.m. 27 febbraio 2019), è pari, per entrambe le categorie, a 3,54 euro ogni 100 euro di retribuzione.

Il numero di PAN potrebbe essere superiore al numero di unità da diporto assicurate, in quanto la gestione amministrativa dell'assicurazione prevede che, se nel corso dell'anno per la nave/imbarcazione dovesse verificarsi un cambio di armatore, alla stessa sarebbe assegnata una nuova PAN.

Le PAN presenti negli archivi Inail nel 2024 sono 1.468, in crescita del 24,4% rispetto al 2020, anno di inizio della pandemia. Nel quinquennio la categoria del diporto è cresciuta del 22,0%, mentre quella del diporto a noleggio del 33,2%. L'aumento delle PAN si è verificato in ogni anno per entrambe le categorie.

Nel 2024 le posizioni assicurative del diporto a noleggio rappresentano circa il 23% dell'intero settore.

**PAN DELLE CATEGORIE ASSICURATIVE DIPORTO E DIPORTO A NOLEGGIO PER ANNO
ANNI 2020-2024 – GESTIONE NAVIGAZIONE**

	2020	2021	2022	2023	2024
Diporto	927	1.001	1.075	1.118	1.131
Diporto a noleggio	253	274	290	322	337
Totale	1.180	1.275	1.365	1.440	1.468

Fonte - Banca Dati Statistica - dati aggiornati al 30.04.2025

L'importo delle retribuzioni del 2024 si attesta a circa 80,5 milioni di euro ed è in crescita del 54,6% rispetto al 2020 (+51,2% diporto, +70,4% diporto a noleggio). Si tratta di un aumento importante che corrisponde, nel complesso, a circa l'11,5% annuo, indice di un settore in forte ripresa dopo la contrazione determinata dalla pandemia.

Le retribuzioni del diporto a noleggio nel 2024 rappresentano circa il 19,4% dell'intero settore.

**RETRIBUZIONI DELLE CATEGORIE ASSICURATIVE DIPORTO E DIPORTO A NOLEGGIO PER ANNO
ANNI 2020-2024 – GESTIONE NAVIGAZIONE (VALORI IN MIGLIAIA)**

	2020	2021	2022	2023	2024
Diporto	42.883	50.560	54.709	60.075	64.842
Diporto a noleggio	9.164	11.548	14.092	14.251	15.617
Totale	52.047	62.108	68.801	74.326	80.459

Fonte - Banca Dati Statistica - dati aggiornati al 30.04.2025

Roberta Bencini

UN INFORTUNIO PARTICOLARE NEL MONDO DEL MAGAZZINAGGIO

Gli infortuni in ambienti di lavoro dedicati al magazzinaggio costituiscono una porzione rilevante sia del totale degli infortuni che di quelli mortali. Si parla di infortuni che nella codifica ESAW (*European Statistics on Accidents at Work*) risultano classificati nella Variabile “Tipo di lavoro” come Magazzinaggio - di ogni tipo, e nella Variabile “Agente materiale della “Deviazione”³ come:

- Apparecchi per sollevare e attrezzature di movimentazione...;
- Carichi - movimentati a mano;
- Carichi - stoccati, sospesi a dispositivi di messa a livello, gru;
- Carichi - trasportati su dispositivi meccanizzati di movimentazione, trasporto;
- Dispositivi di stoccaggio, imballaggio, contenitori - mobili;
- Dispositivi di stoccaggio, imballaggio, contenitori (silo, serbatoi) - fissi - cisterne, bacini, ecc.;
- Dispositivi mobili di movimentazione senza motore - carrelli di movimentazione, carriola...;
- Dispositivi mobili di movimentazione, a motore - carrello a forche, ecc.;
- Imballaggi vari, piccoli e medi, mobili (benne, recipienti vari, bottiglie, casse, estintori...);
- Prodotti stoccati - compresi gli oggetti e imballaggi posti in stoccaggio.

I sollevatori a forche motorizzati (‘muletti’), di larghissimo uso, risultano significativamente coinvolti negli accadimenti infortunistici del settore del magazzinaggio, molto spesso a causa di manovre effettuate in condizioni di scarsa visibilità dovuta all’ingombro del carico movimentato o di modalità scorrette di conduzione del mezzo, che non di rado ne causano il ribaltamento.

Si pone ora l’accento su di un particolare accadimento infortunistico, in cui il muletto interviene solo all’inizio di una concatenazione di eventi dimostratasi capace di condurre anche all’esito fatale. L’insidia peculiare pare essere che il lavoratore coinvolto non sembra percepire il rischio grave e immediato al quale si sottopone.

Per questo si ritiene che già la descrizione e la divulgazione di tale infortunio negli ambienti di lavoro e ai lavoratori interessati sarebbero una valida azione di prevenzione.

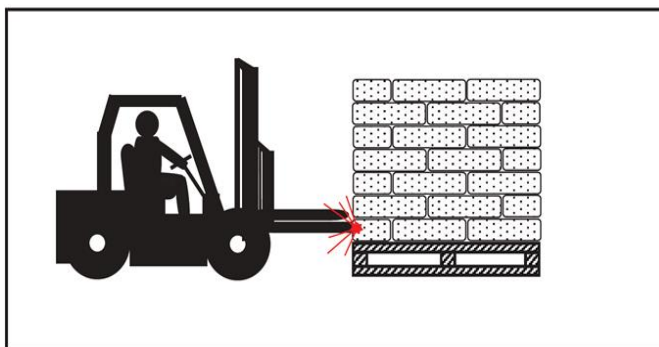
³ Agente materiale della deviazione: “...omissis... L’agente materiale della deviazione descrive lo strumento, l’utensile o l’oggetto coinvolto nell’evento anormale. ...omissis...”

Deviazione: “...omissis... Rappresenta la descrizione di un evento anormale, ovvero la deviazione dal normale tipo di lavoro. La deviazione è l’evento che provoca l’infortunio. ...omissis...”

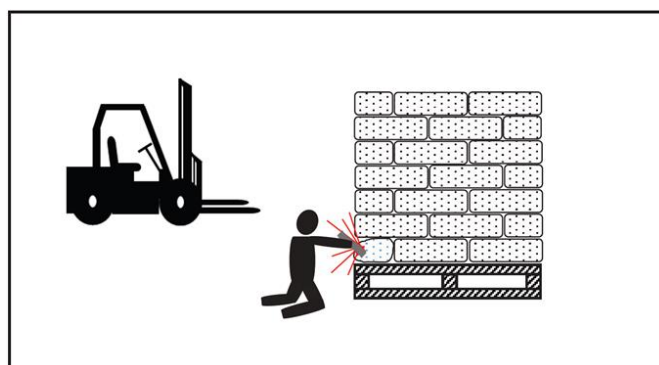
(da: “Statistiche europee degli infortuni sul lavoro (ESAW) - Metodologia -Edizione 2001, pag. 20).

Le modalità di accadimento sono le seguenti:

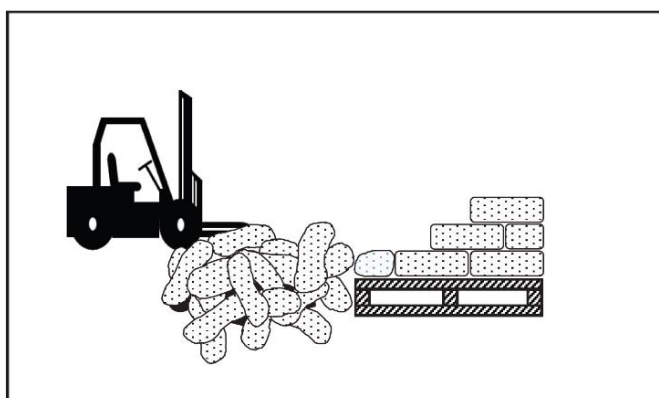
- il lavoratore, durante le operazioni di movimentazione di pallet di sacchi contenenti materiale granuloso o polveroso (imballaggi e carichi deformabili), con le forche del 'muletto' danneggia alcuni sacchi già posizionati che si squarciano e perdono materiale;



- il lavoratore, smontato dal 'muletto', si reca a piedi presso i sacchi danneggiati per ripararne gli squarci e bloccarne la perdita con del nastro adesivo;



- a causa dello 'sgonfiarsi' dei sacchi danneggiati, alcuni sacchi posti sopra di essi cadono e investono il lavoratore, che resta schiacciato e in condizioni di possibile soffocamento che si infortuna



In generale, si rileva che lo stoccaggio di merci accatastate apre un intero capitolo sulla sicurezza, in cui si dovranno considerare le caratteristiche dell'area di deposito, i mezzi di movimentazione, la tipologia dei pallet, delle merci e degli imballaggi utilizzati.

Si osserva, ad esempio, che i bancali o 'pallets' (palette di carico) hanno differenti modalità costruttive e che in particolare sono caratterizzati da una portata statica e dinamica (kg), e che la modalità di composizione dei colli su di esso (modalità di pallettizzazione) risulta fondamentale per la stabilità del carico che, una volta impilato sul banchale, viene normalmente consolidato ulteriormente avvolgendolo con una pellicola trasparente (reggiatura).

La valutazione del rischio, tanto più in presenza di merci deformabili che comportano maggiori criticità, dovrà essere meticolosa e auspicabilmente sistematizzata attraverso idonee liste-controllo che prendano in considerazione tutti i possibili fattori di rischio.

Paolo Panaro

