



LA SICUREZZA STRADALE NEGLI SPOSTAMENTI SUL LAVORO E CASA-LAVORO
BOLOGNA, QUARTIERE FIERISTICO, SALA VERDI, 11 GIUGNO 2009

RELAZIONE INTRODUTTIVA

MAURIZIO COPPO

DIRETTORE DELLA RST srl, RICERCHE E SERVIZI PER IL TERRITORIO
RESPONSABILE DELLA SEGRETERIA TECNICA DELLA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE



CONTENUTI

- A) STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI PER LAVORO**
- B) L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO**
- C) INDIRIZZI PER UNA POLITICA DI SICUREZZA STRADALE DELLA MOBILITÀ PER LAVORO**

Le analisi e le elaborazioni che sono alla base del presente documento sono state realizzate dalla RST, Ricerche e Servizi per il Territorio, nell'ambito del Laboratorio per il Governo e la Sicurezza Stradale, LAGS, costituito dalla stessa RST, dalla AIIT, Associazione Italiana Ingegneri del Traffico e dei Trasporti, e dal COREP, Centro di formazione permanente della Regione Piemonte.



A)

STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI PER LAVORO(*)

(*) Incidenti stradali sul lavoro (durante le attività lavorative) e in itinere (durante gli spostamenti casa-lavoro)



STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A1 LE COORDINATE QUANTITATIVE: INFORTUNI NEL COMPLESSO

AL 3 APRILE 2008 L'INAIL AVEVA INDENNIZZATO 619.165 INFORTUNI AVVENUTI NEL 2006 .

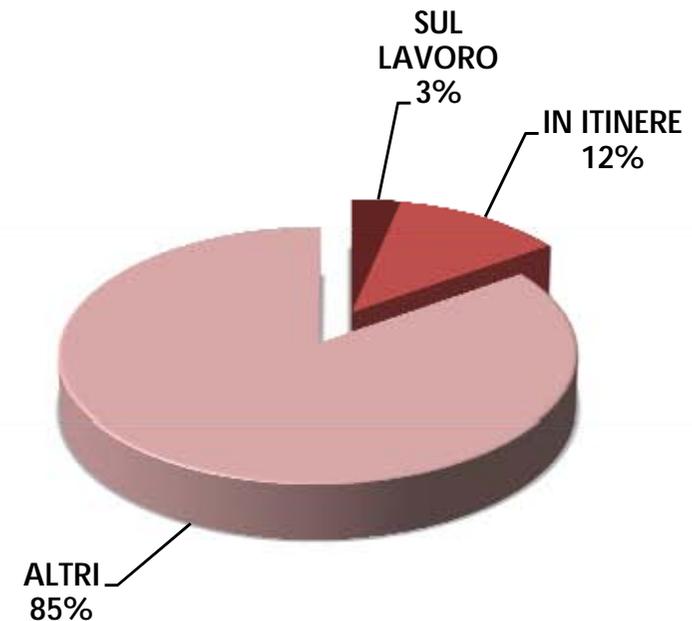
TRA QUESTI INFORTUNI SONO COMPRESI:

- **73.500 VITTIME DI INCIDENTI STRADALI DURANTE GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (IN ITINERE)**
- **20.878 VITTIME DI INCIDENTI STRADALI DURANTE SPOSTAMENTI CHE FANNO PARTE DELLE ATTIVITÀ LAVORATIVE**

CIÒ COMPORTA CHE 94.378 INFORTUNI, IL 15% DEL TOTALE, SONO COSTITUITI DA INCIDENTI STRADALI.

SI NOTI CHE L'INAIL NON COPRE TUTTO IL SISTEMA PRODUTTIVO, ALCUNI COMPARTI GODONO DI ALTRE FORME DI PREVIDENZA E ASSICURAZIONE E UNA PARTE DELLA NOSTRA ECONOMIA NON GODE DI ALCUNA TUTELA PREVIDENZIALE-ASSICURATIVA, COSICCHÉ QUESTI VALORI DEVONO ESSERE CONSIDERATI PARZIALI

INFORTUNI COMPLESSIVI DEL 2006 INDENNIZZATI ALL'APRILE 2008.





STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A₂ LE COORDINATE QUANTITATIVE: INFORTUNI MORTALI

PASSANDO A TRATTARE DEI SOLI INFORTUNI CON ESITO MORTALE, L'INAIL, SEMPRE ALLA DATA DEL 3 APRILE 2008, AVEVA INDENNIZZATO 1.262 INFORTUNI MORTALI

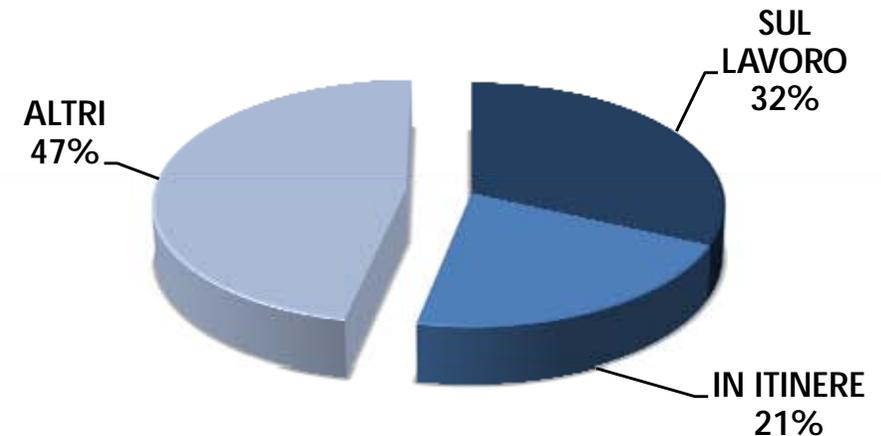
DI QUESTE VITTIME:

- **269 SONO STATE DETERMINATE DA INCIDENTI STRADALI DURANTE GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO (IN ITINERE)**
- **402 SONO STATE DETERMINATE DA INCIDENTI STRADALI DURANTE SPOSTAMENTI CHE FANNO PARTE DELLE ATTIVITÀ LAVORATIVE**

CIÒ COMPORTA CHE 591 INFORTUNI, IL 53% DEL TOTALE, SONO COSTITUITI DA INCIDENTI STRADALI.

SI NOTI CHE L'INAIL NON COPRE TUTTO IL SISTEMA PRODUTTIVO, ALCUNI COMPARTI GODONO DI ALTRE FORME DI PREVIDENZA E ASSICURAZIONE E UNA PARTE DELLA NOSTRA ECONOMIA NON GODE DI ALCUNA TUTELA PREVIDENZIALE ASSICURATIVA, COSICCHÉ QUESTI VALORI DEVONO ESSERE CONSIDERATI PARZIALI

**INFORTUNI MORTALI DEL 2006
INDENNIZZATI ALL'APRILE 2008**





STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A₃ QUADRO DI RIEPILOGO DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO

INAIL					
INFORTUNI DEL 2006 INDENNIZZATI ALLA DATA DEL 3 APRILE 2006					
	TOTALI	INABILI	MORTI	INABILI X 1.000 VITTIME	MORTI PER 1.000 VITTIME
NEL COMPLESSO	619.165	37.067	1.262	60	2,0
INFORTUNI STRADALI	94.378	7.833	671	83	7,1
● SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	73.500	6.261	269	85	3,7
● DURANTE IL LAVORO	20.878	1.572	402	75	19,3
ALTRI INFORTUNI	524.787	29.234	591	56	1,1
	QUOTE DI INFORTUNI SUL TOTALE			NUMERI INDICE	
	TOTALI	INABILI	MORTI	INABILI X 1.000 VITTIME	MORTI PER 1.000 VITTIME
INFORTUNI STRADALI	15,2%	21,1%	53,2%	139	349
● SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	11,9%	16,9%	21,3%	142	180
● DURANTE IL LAVORO	3,4%	4,2%	31,9%	126	945
ALTRI INFORTUNI	84,8%	78,9%	46,8%	93	55

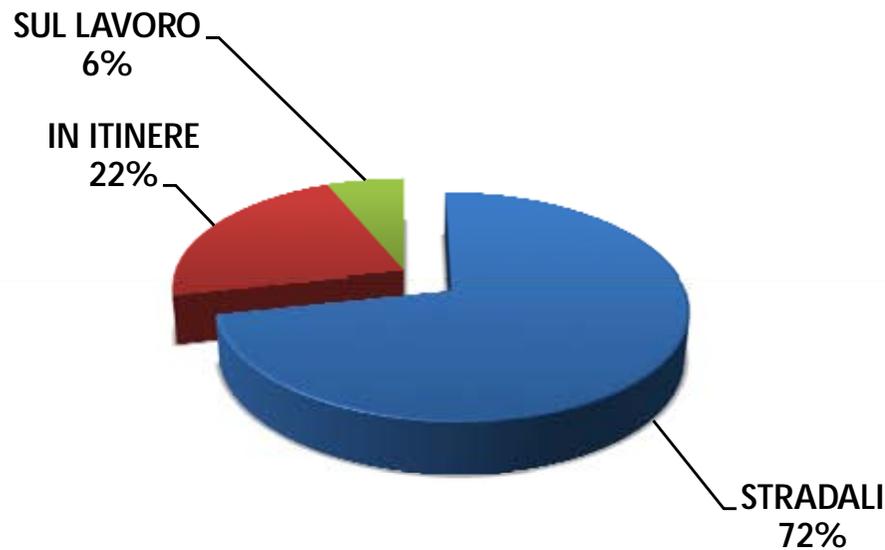


STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

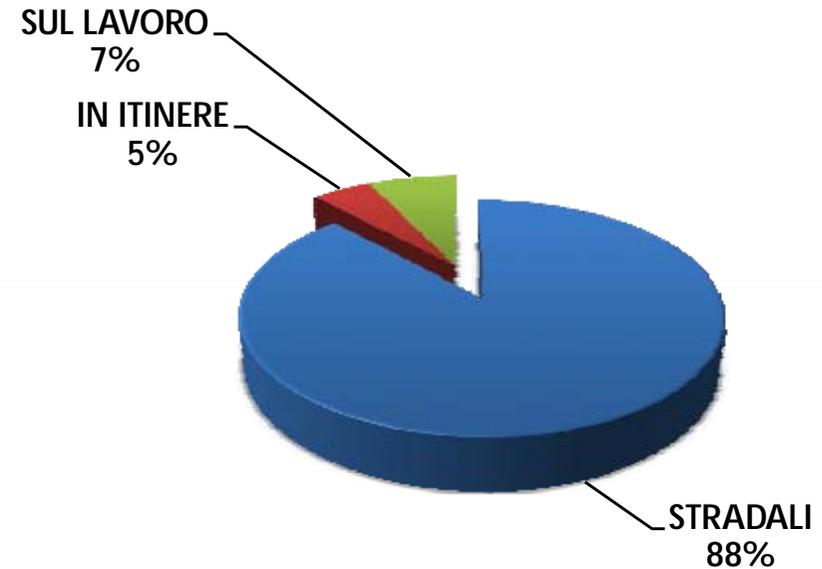
A4 INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO E IN ITINERE / INCIDENTI STRADALI

IN RAPPORTO AGLI INCIDENTI STRADALI NEL COMPLESSO, I 94.378 INFORTUNI STRADALI PER LAVORO INDENNIZZATI DALL'INAIL RAPPRESENTANO: IL 29% DEI FERITI E IL 12% DEI MORTI

FERITI PER INCIDENTI STRADALI. 2006



MORTI PER INCIDENTI STRADALI. 2006





STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A₅

QUADRO DI RIEPILOGO DEGLI INCIDENTI STRADALI

INAIL – CORPI DI POLIZIA STRADALE INFORTUNI INDENNIZZATI / INCIDENTI STRADALI. ANNO 2006				
	TOTALI	FERITI	MORTI	MORTI PER 1.000 VITTIME
NEL COMPLESSO _(A)	338.624	332.955	5.669	16,7
PER INFORTUNI STRADALI _(B)	94.378	93.707	671	7,1
● SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	73.500	73.231	269	3,7
● DURANTE IL LAVORO	20.878	20.476	402	19,3
PER INCIDENTI NON COLLEGATI AL LAVORO _(B-A)	244.246	239.248	4.998	20,5
	QUOTE DI INCIDENTI SUL TOTALE			NUMERI INDICE
	TOTALI	FERITI	MORTI	MORTI PER 1.000 VITTIME
PER INFORTUNI STRADALI _(B)	27,9%	28,1%	11,8%	42
● SPOSTAMENTI CASA-LAVORO	21,7%	22,0%	4,7%	22
● DURANTE IL LAVORO	6,2%	6,1%	7,1%	115
PER INCIDENTI NON COLLEGATI AL LAVORO _(B-A)	72,1%	71,9%	88,2%	122

A) Fonte: verbali di corpi di polizia stradale trasmessi all'Istat. B) Fonte: INAIL, infortuni indennizzati

NB LE DUE FONTI NON SONO DEL TUTTO COERENTI E I CONFRONTI SONO SOLO INDICATIVI



STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A6 UNA CONFIGURAZIONE NON SOLO ITALIANA

INFORTUNI STRADALI PER LAVORO					
PAESI	FONTE	RISPETTO AGLI INFORTUNI SUL LAVORO		RISPETTO AGLI INCIDENTI STRADALI	
		MORTI	FERITI	MORTI	FERITI
ITALIA (2006)	INAIL 2008	53%	15%	12%	28%
SPAGNA (2004)	DGT 2006 (Ministerio del Interior – Direccion General de Trafico)	38%	7%	12%	46%
SPAGNA (2007)	DGT 2009 (Ministerio del Interior – Direccion General de Trafico)				50%
FRANCIA (2006)	Elaborazioni ETSC su dati CNAMTS	49,3%	10%	9,8%	(74%)
FRANCIA (2007) (solo sul lavoro)	INRS (Institut national de recherche et de sécurité)	15,4%	2,9%	3,1%	22,3% 1,5 milioni di giornate lavoro perse
REGNO UNITO (2007)	ROSPA 2009 (Royal Society of Accident Prevention)	/	/	33%	44%



STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A7 DUE EVOLUZIONI PROFONDAMENTE DIVERSE

NEGLI ULTIMI 50 ANNI GLI INFORTUNI SUL LAVORO E GLI INFORTUNI STRADALI HANNO SEGUITO SENTIERI EVOLUTIVI NETTAMENTE DIVERSI SOTTO MOLTI PUNTI DI VISTA

INFORTUNI SUL LAVORO

- **GLI INFORTUNI SUL LAVORO CHE NEL 1958 ERANO PARI A 1,2 MILIONI SONO CRESCIUTI SINO ALL'INIZIO DEGLI ANNI '70 RAGGIUNGENDO IL VALORE DI 1,6 MILIONI PER POI RIDURSI A POCO MENO DI 900.000 NEL 2007**
- **GLI INFORTUNI SUL LAVORO CON ESITO MORTALE SONO PASSATI DA 3.980 NEL 1958 A 4.644 NEL 1963 PER POI RIDURSI A 1.256 NEL 2007**

INCIDENTI STRADALI

- **GLI INCIDENTI STRADALI CHE NEL 1958 AVEVANO DETERMINATO POCO MENO DI 154.000 FERITI, SONO AUMENTATI PROGRESSIVAMENTE FINO A OLTRE 378.000 FERITI, NEL 2002. SOLO DA QUESTO ANNO È COMINCIATA UN'EVOLUZIONE FAVOREVOLE CHE HA RIDOTTO A POCO MENO DI 326.000 IL NUMERO DI FERITI NEL 2007.**
- **IL NUMERO DI MORTI PER INCIDENTI STRADALI CHE NEL 1958 ERA PARI A 7.694, È CRESCIUTO FINO A 11.942 NEL 1972, ANNO DAL QUALE SI SONO SUCCEDUTI PERIODI DI FORTE RIDUZIONE A PERIODI DI STABILITÀ O CRESCITA. SOLO A PARTIRE DAL 2002 SI È AVVIATO UN PROCESSO DI RIDUZIONE PIÙ STABILE, CHE SEGNA IL MINIMO NEL 2007 CON 5.131 MORTI.**



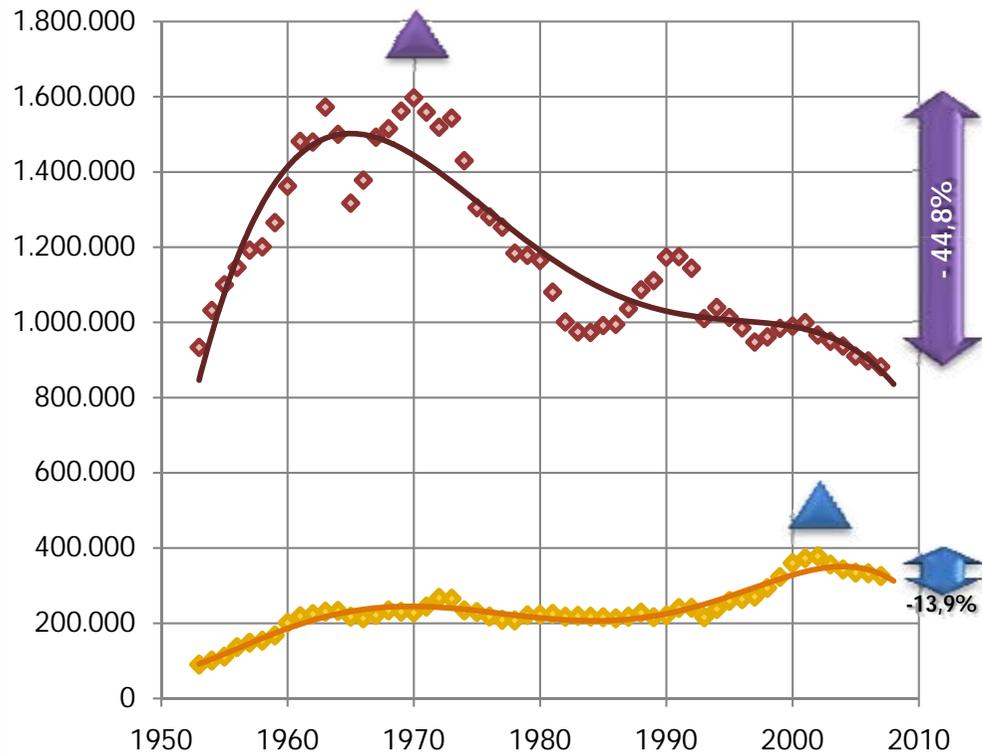
STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A8

VITTIME DI INCIDENTI STRADALI E VITTIME SUL LAVORO DAL 1953 AL 2007

CONFRONTO TRA FERITI STRADALI E PER LAVORO*

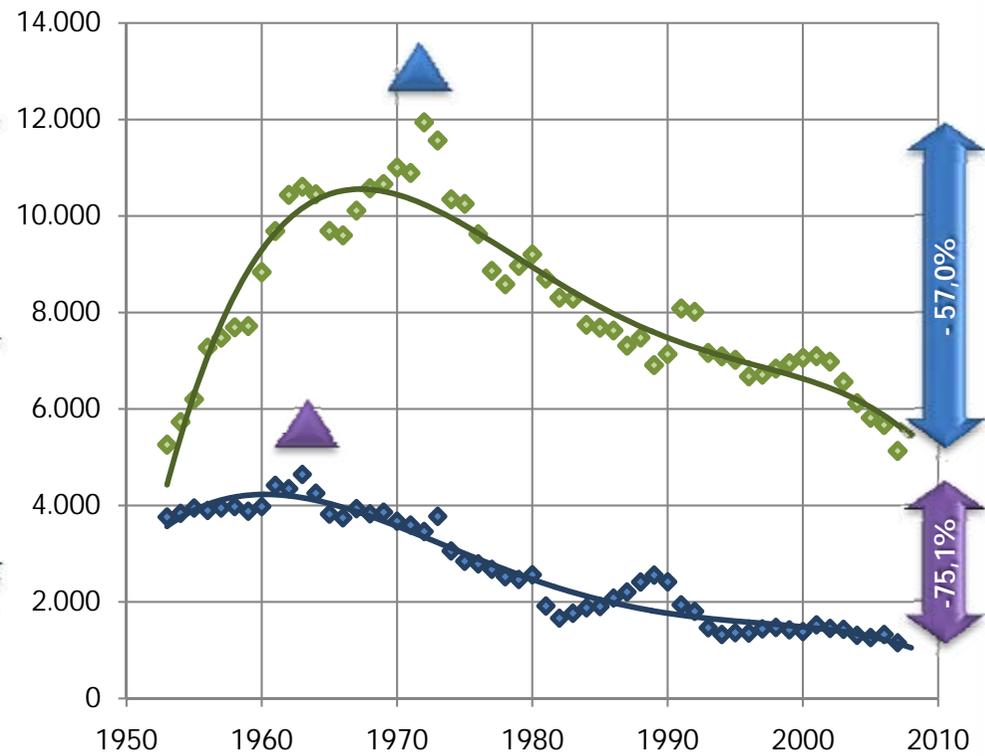
* INFORTUNI DENUNCIATI



◆ Infortuni sul lavoro ◆ Feriti stradali

CONFRONTO TRA MORTI STRADALI E PER LAVORO*

* INFORTUNI DENUNCIATI



◆ Morti sul lavoro ◆ Morti stradali





STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A₉

L'EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO RISPETTO A QUELLA DEGLI INCIDENTI STRADALI

L'EVOLUZIONE DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI SUL LAVORO APPARE GENERALMENTE PIÙ SODDISFACENTE PER DIVERSI MOTIVI:

- **LA FASE DI CRESCITA DELLE VITTIME È PIÙ BREVE E SI ESAURISCE PRIMA:**
 - PER QUANTO RIGUARDA GLI INFORTUNI IN GENERALE SI ESAURISCE ALLA FINE DEGLI ANNI '60 MENTRE I FERITI PER INCIDENTI STRADALI INIZIANO A RIDURSI IN MODO STABILE SOLO 40 ANNI DOPO, NEL 2002;
 - PER QUANTO RIGUARDA I MORTI, LA FASE DI CRESCITA SI ESAURISCE ALL'INIZIO DEGLI ANNI '60 MENTRE NEL CASO DEGLI INCIDENTI STRADALI IL NUMERO DI MORTI COMINCIA A RIDURSI ALL'INIZIO DEGLI ANNI 70 .
- **LE FASI DI RIDUZIONE DELLE VITTIME SONO PIÙ AMPIE E PIÙ INTENSE:**
 - ALLO STATO ATTUALE SI REGISTRA UN NUMERO DI INFORTUNI SUL LAVORO PARI A QUELLO DELL'INIZIO DEGLI ANNI '50 MENTRE I FERITI PER INCIDENTI STRADALI DEL 2007 SONO OLTRE 3 VOLTE PIÙ NUMEROSI DI QUELLI DELL'INIZIO DEGLI ANNI '50;
 - ANCORA PIÙ NETTA È L'EVOLUZIONE DEI MORTI SUL LAVORO: QUESTI TRA IL 1953 E IL 2007 SI SONO DIMEZZATI MENTRE I MORTI PER INCIDENTI STRADALI NEL 2007 REGISTRANO UN VALORE SOLO MARGINALMENTE INFERIORE A QUELLO DEL 1953.
- **ALL'INIZIO DEGLI ANNI '50 SI REGISTRAVANO CIRCA 150 MORTI PER INCIDENTI STRADALI OGNI 100 MORTI SUL LAVORO, OGGI SE NE REGISTRANO 440, TRE VOLTE TANTO. CIÒ SIGNIFICA CHE SUL LUNGO PERIODO L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA IN FABBRICA, NEI CANTIERI, NEI LUOGHI DI LAVORO È STATA NETTAMENTE PIÙ SODDISFACENTE DELL'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA SULLA STRADA**

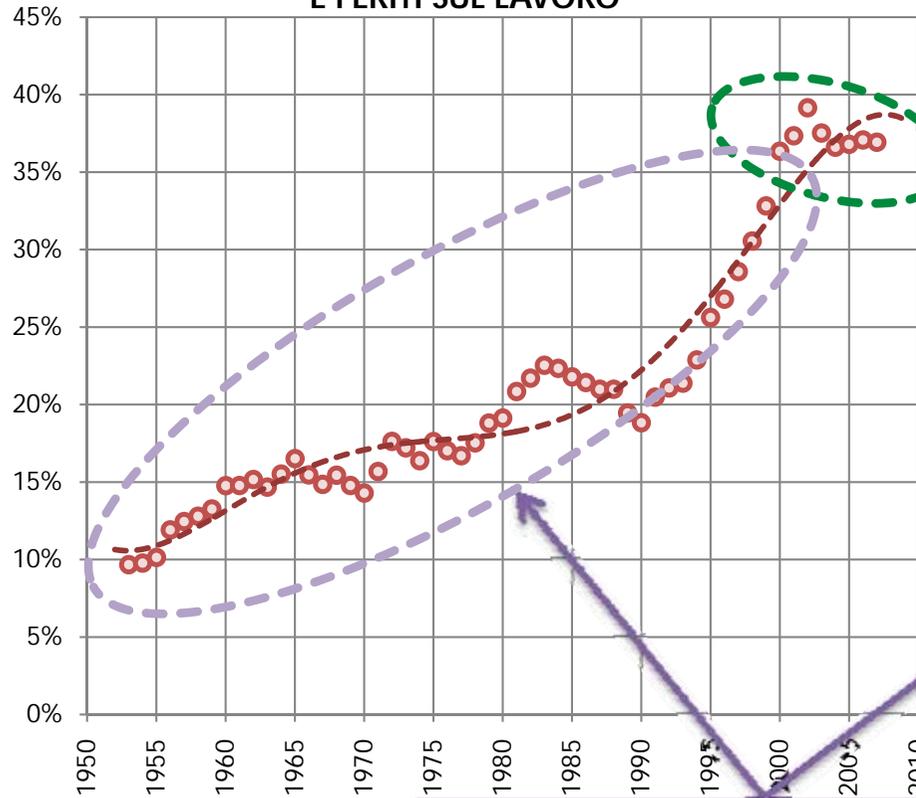


STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

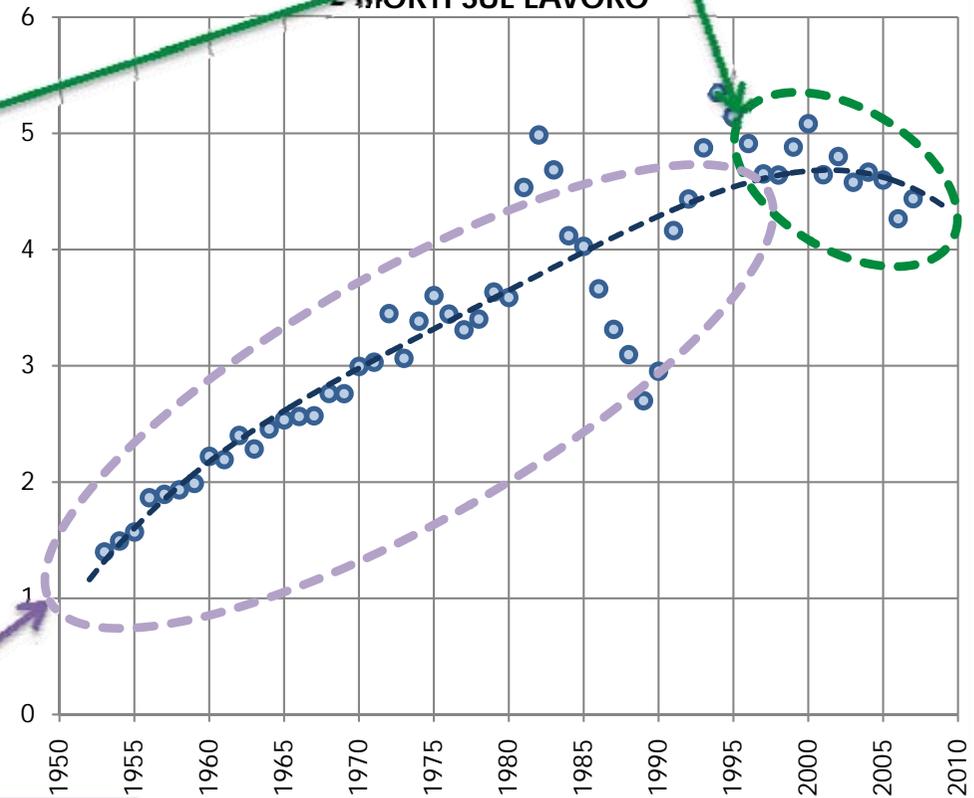
A10 VITTIME STRADALI / VITTIME SUL LAVORO

DAL 2002 L'EVOLUZIONE DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI È PIÙ SODDISFACENTE DI QUELLA DELLE VITTIME PER LAVORO

RAPPORTO TRA FERITI PER INCIDENTI STRADALI E FERITI SUL LAVORO



RAPPORTO TRA MORTI PER INCIDENTI STRADALI E MORTI SUL LAVORO



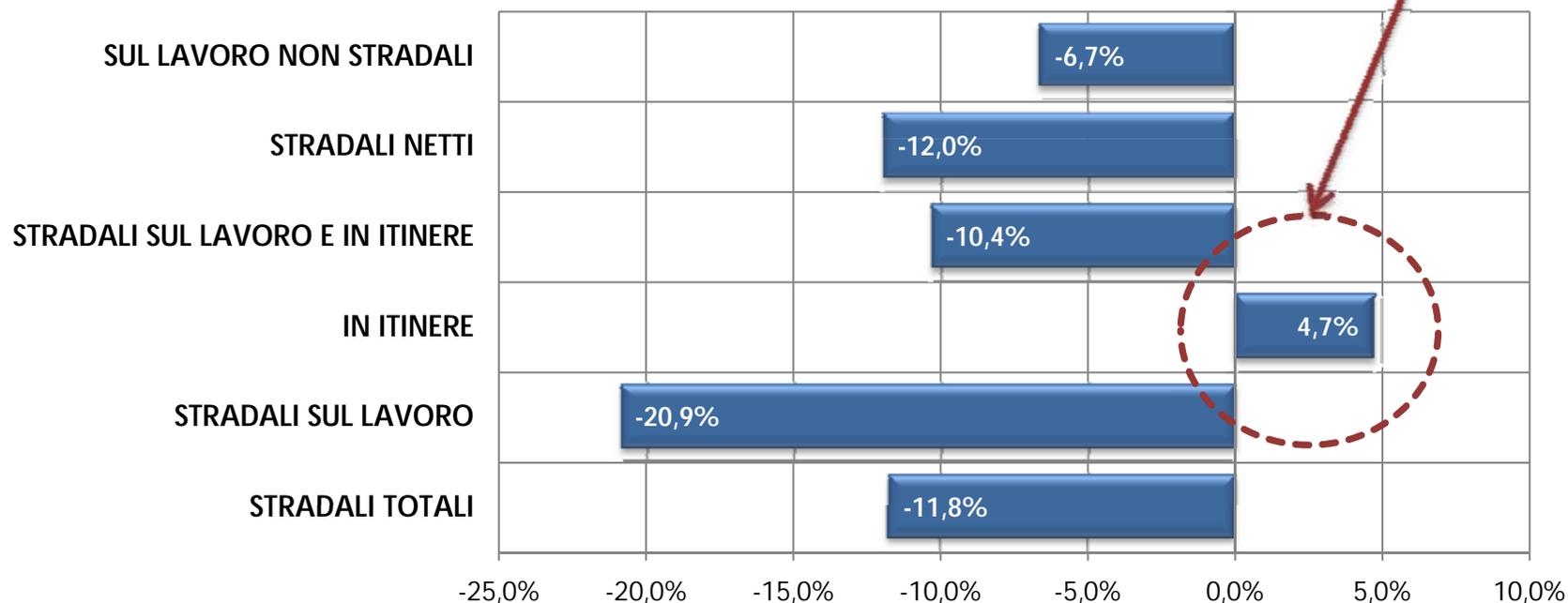
DAL 1953 AL 2001 L'EVOLUZIONE DELLE VITTIME SUL LAVORO È PIÙ SODDISFACENTE DI QUELLA DELLE VITTIME DI INCIDENTI STRADALI



STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A11 EVOLUZIONE DEL NUMERO DI MORTI. TRIENNIO 2005-2007

EVOLUZIONE DEL NUMERO DI MORTI
(TRIENNIO 2005 - 2007)

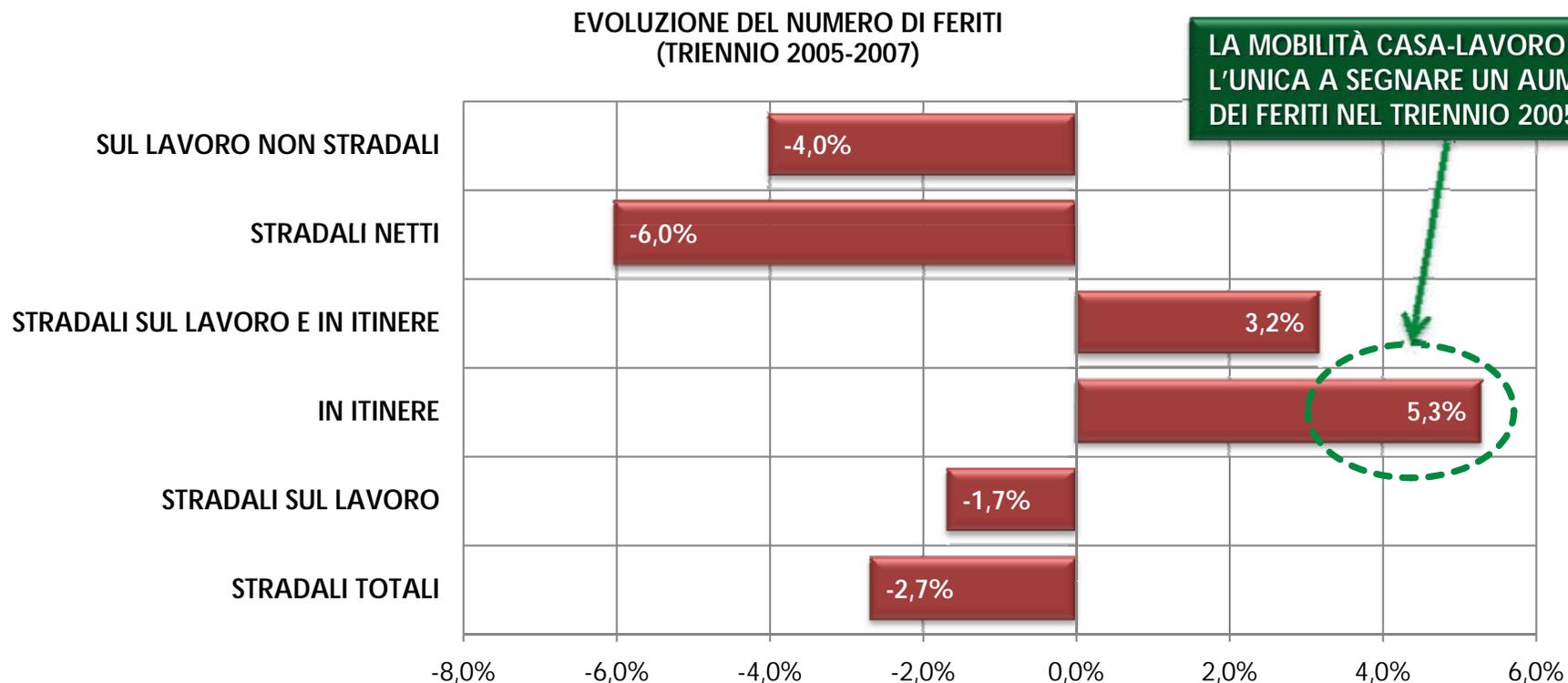


LA MOBILITÀ CASA-LAVORO È L'UNICA A SEGNARE UN AUMENTO DI MORTALITÀ NEL TRIENNIO 2005-2007



STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A12 EVOLUZIONE DEL NUMERO DI FERITI. TRIENNIO 2005-2007



LA MOBILITÀ CASA-LAVORO È L'UNICA A SEGNARE UN AUMENTO DEI FERITI NEL TRIENNIO 2005-2007



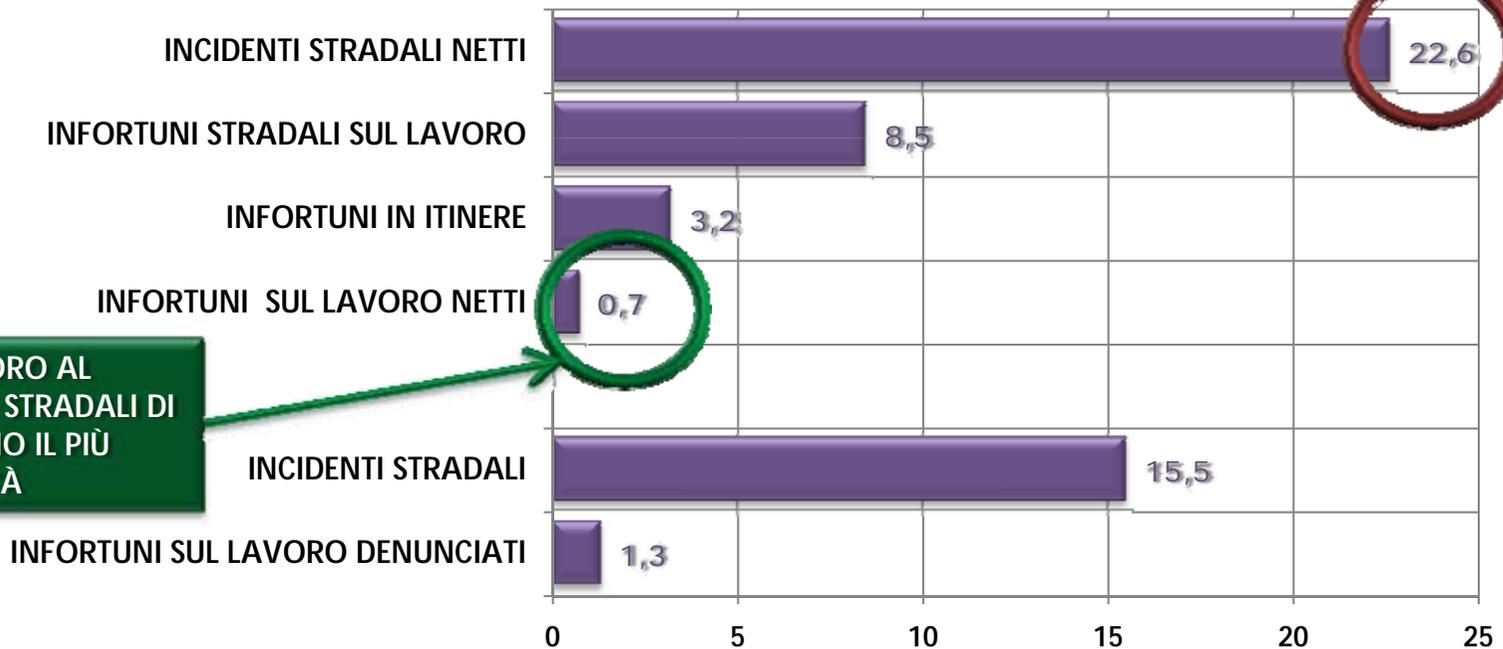
STATO ED EVOLUZIONE DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO

A13

**LA GRAVITÀ MEDIA DEGLI INFORTUNI
(MORTI PER 1.000 VITTIME)**

GLI INCIDENTI STRADALI AL NETTO DEGLI INFORTUNI STRADALI SUL LAVORO E IN ITINERE SONO QUELLI CON IL PIÙ ALTO INDICE DI GRAVITÀ

INDICE DI GRAVITÀ
(NUMERO DI MORTI PER 1.000 VITTIME)



GLI INFORTUNI SUL LAVORO AL NETTO DEGLI INFORTUNI STRADALI DI QUALUNQUE TIPO HANNO IL PIÙ BASSO INDICE DI GRAVITÀ





B)

L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO



L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO

B₁ IL COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI SUL LAVORO

I DANNI ALLE PERSONE (87.874 FERITI, 7.833 DISABILI PERMANENTI, 671 MORTI NEL 2006) E MATERIALI DETERMINATI DAI CIRCA 90.000 INCIDENTI STRADALI PER LAVORO GENERANO

● LA DISTRUZIONE DI:

- BENI (VEICOLI, ARREDI STRADALI, ETC.);
- PROFESSIONALITÀ;
- DI INVESTIMENTI DELLO STATO IN TERMINI DI EDUCAZIONE, SALUTE, ASSISTENZA;
- DI INVESTIMENTI DEL SISTEMA PRODUTTIVO IN TERMINI DI FORMAZIONE/ADDESTRAMENTO.

● UN FORTE IMPEGNO (FINANZIARIO E PROFESSIONALE) A PREVENIRE GLI INCIDENTI E CONTRASTARNE GLI EFFETTI DA PARTE DI APPARATI CRUCIALI DELLO STATO, COME:

- I CORPI NAZIONALI E LOCALI DELLA POLIZIA STRADALE;
- LA MAGISTRATURA;
- IL SISTEMA SANITARIO;
- ENTI PREVIDENZIALI E ASSISTENZIALI;
- IL SISTEMA ASSICURATIVO.

I COSTI DIRETTI E INDIRETTI DELLA DISTRUZIONE DI BENI E PROFESSIONALITÀ DA UN LATO E DELL'IMPEGNO A CONTRASTARE E PREVENIRE DALL'ALTRO VENGONO QUANTIFICATI DAL PIANO

NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE E CICLICAMENTE AGGIORNATI DALLA RELAZIONE AL PARLAMENTO SULLO STATO DELLA SICUREZZA STRADALE

PER IL 2007 I COSTI DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE SONO STATI PARI A:

- 31.137 MILIONI DI EURO NEL COMPLESSO
- 10.067 MILIONI DI EURO PER LAVORO (INFORTUNI DENUNCIATI)

COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI. 2007



INFORTUNI SUL LAVORO E IN ITINERE DENUNCIATI

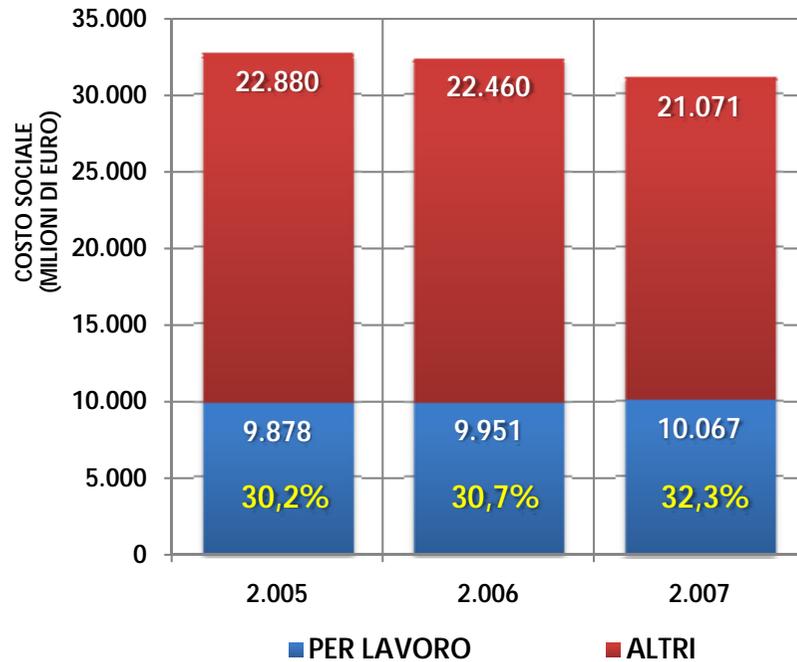


L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO

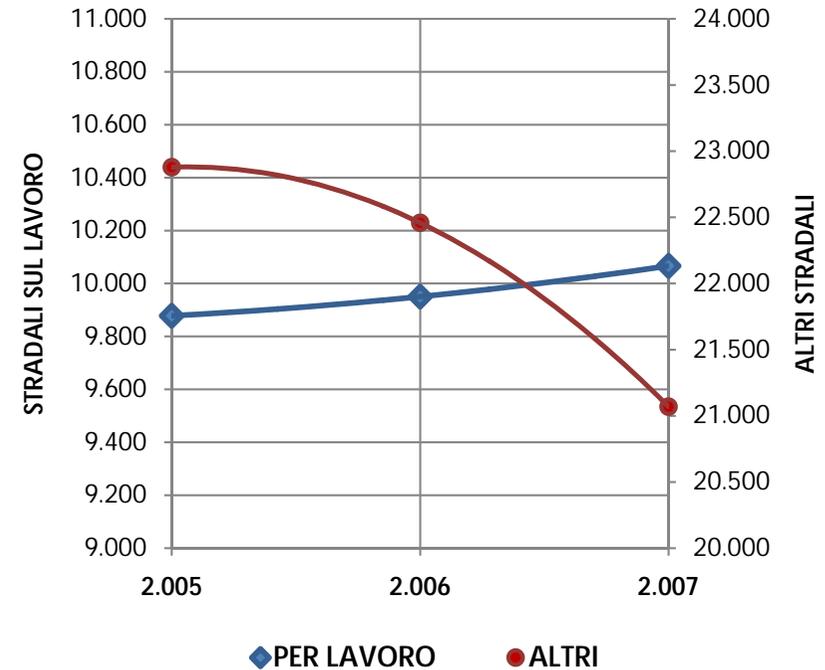
B₂

L'EVOLUZIONE RECENTE DEL COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO (DATI RELATIVI AGLI INFORTUNI DENUNCIATI)

COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI NELL'ULTIMO TRIENNIO



ANDAMENTO DEL COSTO SOCIALE NELL'ULTIMO TRIENNIO





L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO

B₃ L'IMPATTO SOCIALE

OVVIAMENTE L'IMPATTO PIÙ PREOCCUPANTE RESTA QUELLO SOCIALE:

- LA SOFFERENZA E IL DOLORE CHE COLPISCE LE VITTIME (QUANDO NON MUOIONO), LE LORO FAMIGLIE, I LORO AMICI;
- I COSTI DI ASSISTENZA CHE LE FAMIGLIE DEVONO SOPPORTARE (COSTI A VOLTE MOLTO ONEROSI);
- LA PERDITA DI REDDITO TEMPORANEA O PERMANENTE CHE COLPISCE ALCUNE FAMIGLIE DELLE VITTIME DELLA STRADA.

NEGLI ULTIMI 25 ANNI GLI INCIDENTI STRADALI NEL COMPLESSO HANNO DETERMINATO **7,1 MILIONI DI VITTIME** . CIÒ SIGNIFICA CHE NEL NOSTRO PAESE :

- 36 FAMIGLIE SU 100 SONO STATE COLPITE DA UN INCIDENTE STRADALE
- 12 FAMIGLIE SU 100 SONO STATE COLPITE DA UN INCIDENTE STRADALE PER LAVORO.



L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO

B₄ L'IMPATTO SUL SISTEMA PRODUTTIVO

IL COSTO ALLE AZIENDE E ALLE ISTITUZIONI (QUI PRESE IN ESAME IN QUANTO SEDI DI ATTIVITÀ LAVORATIVE E DI LAVORATORI) DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO SI DETERMINA IN:

- GIORNATE DI LAVORO PERSE;
- DISTRUZIONE DI BENI PROPRI CHE DEVONO ESSERE RIMPIAZZATI;
- IMPOSSIBILITÀ DI GIOVARSI DI ALCUNE PROFESSIONALITÀ PER PERIODI PIÙ O MENO LUNGI;
- COSTI ADDIZIONALI DI NUOVA FORMAZIONE E NUOVO ADDESTRAMENTO DEI LAVORATORI IN SOSTITUZIONE DELLE ASSENZE TEMPORANEE O PERMANENTI;
- NECESSITÀ DI RIORGANIZZARE LE ATTIVITÀ, RISCHIO DI RITARDI E DI EVENTUALE PERDITA DI QUOTE DI MERCATO;
- RIDUZIONE DI PRODUTTIVITÀ, FLESSIONE DELLA COMPETITIVITÀ, RISCHIO DI PERDITA DI "IMMAGINE PROFESSIONALE" DELL'AZIENDA;
- AUMENTO DI COSTI ASSICURATIVI E PREVIDENZIALI;
- RISCHIO DI PERDITA DI "IMMAGINE GENERALE", COLLEGATA ALLE VITTIME DI INCIDENTI SUL LAVORO;



L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO

B₅ I PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO

GLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO - COME TUTTI GLI ALTRI – **NON** SONO DETERMINATI IN VIA PREVALENTE DA COMPORTAMENTI TRASGRESSIVI O DISTRATTI DEI CONDUCENTI MA DALLA COMBINAZIONE DI PIÙ FATTORI STRUTTURALI (TRA I QUALI CI SONO ANCHE I COMPORTAMENTI DEI CONDUCENTI E I FATTORI CHE INCIDONO SUI COMPORTAMENTI DEI CONDUCENTI).

I PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO SPECIFICI DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO SONO:

- POLITICHE DI SICUREZZA DELLE FLOTTE AZIENDALI (PER PERSONE E MERCI) SCARSAMENTE INCENTIVATE E LARGAMENTE MIGLIORABILI;
- ACCESSI DEGLI EDIFICI INDUSTRIALI ALLA RETE STRADALE PRINCIPALE CON STANDARD DI SICUREZZA GENERALMENTE CARENTI;
- CARENZE DI SICUREZZA DEI SISTEMI INFRASTRUTTURALI DI RACCORDO TRA AREE INDUSTRIALI E RETE STRADALE PRINCIPALE (SIA PER IL MOVIMENTO MERCI SIA PER L'ACCESSO DEI LAVORATORI);
- GESTIONE CARENTE DEI SISTEMI INFRASTRUTTURALI URBANI (INSUFFICIENTE GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE VIARIA, SCARSA PROTEZIONE DEGLI UTENTI DEBOLI, ETC.)

CON DIFFUSI PUNTI DI CONFLITTO CHE, IN CONDIZIONI DI FORTE ALLUNGAMENTO DEI TEMPI DI PERCORRENZA, CONTRIBUISCONO ALLO SVILUPPO DI COMPORTAMENTI DI GUIDA AD ELEVATO RISCHIO;

- OFFERTA CARENTE DI TRASPORTO PUBBLICO, SPECIALMENTE SU ALCUNI "CORRIDOI" UTILIZZATI INTENSAMENTE PER SPOSTAMENTI CASA-LAVORO;
- TRASFERIMENTO DI QUOTE DI TRAFFICO SU CICLOMOTORI E MOTOCICLI, FAVORITO DA UNA DIFFUSA PRESENZA DI INCENTIVI INDIRETTI ALL'USO DELLE DUE RUOTE A MOTORE (SPECIALMENTE NEL CASO DI INFORTUNI STRADALI IN ITINERE IN AREA URBANA);
- STANDARD DI SICUREZZA DELLE ZONE DI ACCESSO AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DECISAMENTE INSODDISFACENTI ;
- MA IL (MACRO) FATTORE DI RISCHIO PIÙ RILEVANTE È SICURAMENTE LA **MANCANZA DI POLITICHE NAZIONALI, LOCALI E AZIENDALI DI SICUREZZA STRADALE DEDICATE ALLA MOBILITÀ PER LAVORO**



C)

**INDIRIZZI PER UNA POLITICA DI
SICUREZZA STRADALE DELLA
MOBILITÀ PER LAVORO**



INDIRIZZI PER UNA POLITICA DI SICUREZZA STRADALE DELLA MOBILITÀ PER LAVORO

C₁**COSA FARE PER CONTRASTARE I FATTORI DI RISCHIO E MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE DELLA MOBILITÀ PER LAVORO ?**

NEL NOSTRO PAESE È NECESSARIO ATTIVARE UNA POLITICA SPECIFICA PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE DELLA MOBILITÀ PER LAVORO PER ALMENO QUATTRO MOTIVI.

GLI INCIDENTI STRADALI CORRELATI AL LAVORO:

- I. COSTITUISCONO UNA DELLE **PRINCIPALI COMPONENTI DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE CHE RACCOGLIE 1/3 DELLE VITTIME STRADALI;**
- II. DISTRUGGE RISORSE PROFESSIONALI LA CUI FORMAZIONE HA RICHiesto MOLTI ANNI E COSPICUE RISORSE PUBBLICHE E PRIVATE DETERMINANDO **UN IMPATTO MOLTO PESANTE SUL SISTEMA PRODUTTIVO;**
- III. L'EVOLUZIONE RECENTE MOSTRA CHE, IN ASSENZA DI UN INTERVENTO SPECIFICO QUESTA COMPONENTE DI INCIDENTALITÀ
 - PER GLI INCIDENTI IN ITINERE REGISTRA UN **AUMENTO DI MORTI E DI FERITI**
 - PER GLI INCIDENTI DURANTE L'ATTIVITÀ LAVORATIVA REGISTRA UNA **RIDUZIONE COMPLESSIVAMENTE PIÙ ESIGUA DELLA MEDIA**
- IV. **HA ALCUNE CARATTERISTICHE SPECIFICHE CHE RICHIEDONO STRUMENTI DI INTERVENTO DEDICATI**

INDIRIZZI PER UNA POLITICA DI SICUREZZA STRADALE DELLA MOBILITÀ PER LAVORO

C₂ LO STATO DELLE POLITICHE PER LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ PER LAVORO

IN ITALIA SONO STATE AVVIATE DIVERSE INIZIATIVE CHE, TUTTAVIA, NON PREFIGURANO UNA POLITICA COERENTE E, TANTO MENO, UN PIANO O UN PROGRAMMA DOTATO DELLE RISORSE INDISPENSABILI PER MODIFICARE LO STATO DEI FATTI

IL QUADRO EUROPEO NON APPARE MOLTO DIVERSO MA ALCUNI PAESI HANNO AVVIATO LA PREDISPOSIZIONE DI POLITICHE SPECIFICHE DEDICATE ALLA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ PER LAVORO

IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE FORNISCE ALCUNI INDIRIZZI DI BASE PER UNA POLITICA DI CONTRASTO ALLA INCIDENTALITÀ STRADALE SUL LAVORO E IN ITINERE CHE È VENUTO IL MOMENTO DI RIPRENDERE E SVILUPPARE IN TERMINI OPERATIVI





INDIRIZZI PER UNA POLITICA DI SICUREZZA STRADALE DELLA MOBILITÀ PER LAVORO

C₃**UNA PROPOSTA SU CINQUE LINEE DI AZIONE**

IN RELAZIONE ALLE ESPERIENZE CONDOTTE IN ITALIA E IN ALTRI PAESI E AGLI INDIRIZZI CONTENUTI NEL CAPITOLO 3.9 DEL *PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE*, LA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE AVANZA UNA PROPOSTA ARTICOLATA IN **CINQUE LINEE DI AZIONE**:

- 1) MIGLIORAMENTO DELLA CONOSCENZA DEL FENOMENO;**
- 2) INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE DELLE IMPRESE;**
- 3) ELABORAZIONE DI UN REPERTORIO DI INIZIATIVE E PROVVEDIMENTI TIPO;**
- 4) COSTITUZIONE DI UN FONDO PER PROMUOVERE LA REALIZZAZIONE DI PROGETTI PILOTA DI RILEVANZA STRATEGICA RELATIVI SIA A MISURE NAZIONALI, REGIONALI E LOCALI, SIA A POLITICHE AZIENDALI;**
- 5) CREAZIONE DI UNA SEDE DI FORMAZIONE TECNICA, DI MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI E DI VERIFICA DELLA LORO EFFICACIA .**