CONSIGLIO DI INDIRIZZO
E VIGILANZA

INAIL

LA STRADA PER LA SICUREZZA

2019

CONSIGLIO DI INDIRIZZO
E VIGILANZA

INAIL

LA STRADA PER LA SICUREZZA

2019

© 2020 INAIL

pubblicazione realizzata da

INAIL
Consiglio di Indirizzo e Vigilanza

Coordinamento redazionale
Segreteria Tecnica del Consiglio di Indirizzo e Vigilanza

Tipolitografia INAIL - Milano, maggio 2020

Indice

Giovanni Luciano 1

Giovanni Lanati 9

Roberto Campisi 23

Paolo Mazzoni 37

Roberto Mastrangelo 55

Renato Saccone 71

Angelo Colombini 73

Fabio Pontrandolfi 75

Barbara Gatto 79

Matteo Castiglioni 81

Giuseppe Lucibello 83

Giovanni Luciano
Presidente del Consiglio di Indirizzo e Vigilanza dell'INAIL

Premessa

Il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, il 13 ottobre 2019, in occasione della LXIX Giornata per le Vittime degli incidenti sul lavoro, ammonendo che "*non possiamo accettare passivamente le tragedie che continuiamo ad avere di fronte*", ha richiamato tutti all'urgenza di intervenire su quella che ha definito "*una priorità sociale*".

Contiamo ancora troppi morti sul lavoro. Questa vera e propria piaga resta di grande attualità, purtroppo. Ormai è ben nota la tragica statistica che registra mediamente tre vittime al giorno su base annuale.

La riduzione degli incidenti sul lavoro è un obiettivo che deve essere prioritario e, in quanto tale, da affrontare con urgenza e con azioni radicali, soprattutto investendoci tanto, perché i costi umani, sociali ed economici degli infortuni e delle malattie professionali sono altissimi.

Investire di più prima, per non pagare moltissimo dopo. Ovviamente non sta al sottoscritto, né in questa veste né in questa sede, dare ricette.

Per questo vi sono Governo, Parti Sociali, che hanno in corso un confronto sul problema, e il Parlamento. Sono certo che, insieme, faranno un buon lavoro.

Mi permetto solo di ribadire quanto sia importante investire in *safety*, viste le drammatiche ricadute per l'intera collettività che comporta questo tremendo bollettino quotidiano.

Fatta questa doverosa ed opportuna premessa, fermi restando, quindi, i più generali contesti della salute e sicurezza in ambito lavorativo e dell'incidentalità stradale, oggi approfondiamo un aspetto poco noto ai non addetti ai lavori.

La gran parte dell'opinione pubblica, infatti, non è a conoscenza che più della metà delle morti sul lavoro è causata da un incidente stradale. Sia esso accaduto nel percorso casa-lavoro-casa (infortunio in itinere) che in occasione di lavoro.

Le statistiche dell'Inail, come si può vedere dalla Tabella 1, ricavata dai suoi *Open Data*, ci dicono che per quanto riguarda gli infortuni mortali dal 2014 al 2018 le denunce relative a quelli "stradali" hanno seguito un andamento che va dal 41,5% del 2014 al 46,1% del 2018 con un'impennata rispetto al 2016 di ben 5 punti percentuali.

Se si analizzano, invece, i dati a valle della definizione degli accertamenti positivi, impietosamente, la percentuale sale oltre il 50% passando dal 52,4% del 2014 al 58,5% del 2018 (i dati si riferiscono alla rilevazione del 30 aprile 2019).

L'andamento percentuale nel quinquennio si impenna di ben 6 punti percentuali.

Mettendo in correlazione i dati appena esposti con le denunce totali e con i relativi accertamenti positivi vi è un andamento molto più contenuto, poichè la percentuale del totale resta costantemente intorno al 14% delle denunce e al 15% degli accertamenti positivi.

Infortunarsi per strada è molto pericoloso: l'incidenza di casi mortali sul totale degli infortuni è molto più alta in quelli stradali che in quelli non stradali e, come vedremo più avanti in dettaglio, anche per i feriti le conseguenze sono, mediamente, più gravi negli eventi stradali.

La strada necessita, quindi, di molta più prevenzione.

Tabella 1 - Infortuni sul lavoro per modalità ed anni di accadimento 2014-2018

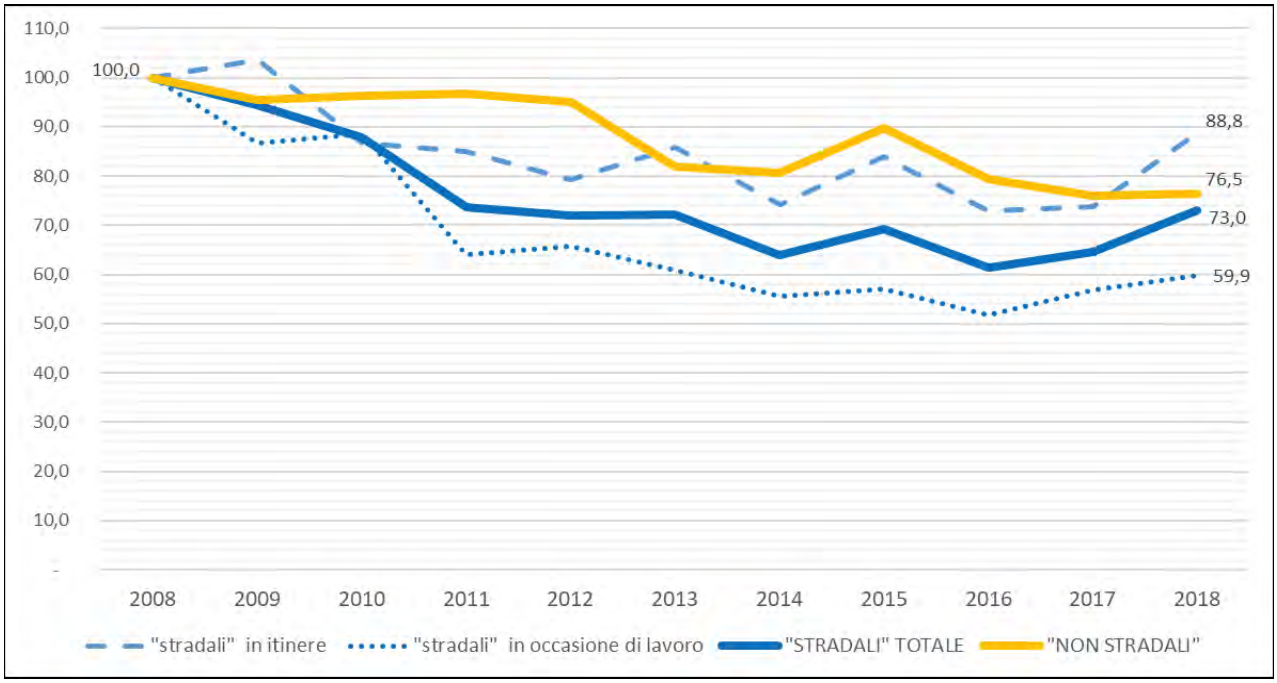
Denunce		**Numero Infortuni**					**di cui: con esito mortale**				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Con mezzo di trasporto coinvolto ("stradali")	In itinere	70.980	70.421	72.394	72.466	72.818	258	292	254	257	309
	In occasione di lavoro	22.076	20.989	20.820	21.048	20.193	234	240	218	239	252
	Totale "stradali"	**93.056**	**91.410**	**93.214**	**93.514**	**93.011**	**492**	**532**	**472**	**496**	**561**
Senza mezzo di trasporto coinvolto ("non stradali")	In itinere	25.308	25.084	26.125	30.223	30.247	29	34	41	51	44
	In occasione di lavoro	544.675	520.181	521.774	523.142	521.791	664	737	641	601	613
	Totale "non stradali"	**569.983**	**545.265**	**547.899**	**553.365**	**552.038**	**693**	**771**	**682**	**652**	**657**
Totale complessivo		**663.039**	**636.675**	**641.113**	**646.879**	**645.049**	**1.185**	**1.303**	**1.154**	**1.148**	**1.218**
% "stradali" sul complesso degli Denunce		***14,0%***	***14,4%***	***14,5%***	***14,5%***	***14,4%***	***41,5%***	***40,8%***	***40,9%***	***43,2%***	***46,1%***

Accertamenti positivi		**Numero Infortuni**					**di cui: con esito mortale**				
		2014	2015	2016	2017	2018	2014	2015	2016	2017	2018
Con mezzo di trasporto coinvolto ("stradali")	In itinere	48.143	46.947	48.939	47.921	45.350	184	192	172	168	196
	In occasione di lavoro	19.660	18.516	18.215	18.021	16.443	203	212	182	209	216
	Totale "stradali"	**67.803**	**65.463**	**67.154**	**65.942**	**61.793**	**387**	**404**	**354**	**377**	**412**
Senza mezzo di trasporto coinvolto ("non stradali")	In itinere	14.125	14.269	14.634	17.143	15.618	6	8	12	11	9
	In occasione di lavoro	365.543	347.295	348.176	344.587	331.695	346	361	318	286	283
	Totale "non stradali"	**379.668**	**361.564**	**362.810**	**361.730**	**347.313**	**352**	**369**	**330**	**297**	**292**
Totale complessivo		**447.471**	**427.027**	**429.964**	**427.672**	**409.106**	**739**	**773**	**684**	**674**	**704**
% "stradali" sul complesso degli Accertati positivi		***15,2%***	***15,3%***	***15,6%***	***15,4%***	***15,1%***	***52,4%***	***52,3%***	***51,8%***	***55,9%***	***58,5%***

Fonte: articolo pubblicazione "Dati INAIL" numero di Luglio 2019 (elaborazione su dati Inail - Open data aggiornati al 30.04.2019)

Detto ciò c'è anche da mettere in particolare evidenza che non è cresciuta solo la percentuale degli infortuni mortali per strada, ma anche il dato delle denunce con esito mortale, in diminuzione costante dal 2008 che dal 2016 è tornato a crescere, specialmente quelle in itinere, registrando una inversione di tendenza, come si evince dalla Tabella 2.

Tabella 2 - Andamento denunce di infortunio con esito mortale- anni 2008-2018 - numeri indice (base 2008 = 100)



Fonte: " La strada rischiosa del lavoro" di A.Bucciarelli su "Dati INAIL", luglio 2019 (elaborazione su dati Inail - Open data aggiornati al 30.04.2019)

Quanto costa l'incidentalità stradale all'Italia

Questa recrudescenza degli infortuni mortali stradali è un fatto che allarma al pari di quella generale, della quale, come abbiamo visto in Tabella 1, è una grossa componente.

Certo, il fenomeno dell'incidentalità stradale va ben oltre il solo ambito infortunistico lavorativo; è un problema molto serio, con ricadute pesantissime per la collettività in termini di disgrazie, con tutto quello che comporta per le famiglie delle vittime e per il sistema sanitario assistenziale del Paese.

Un problema che assume elementi di ulteriore pesantezza nella situazione di crisi del *welfare* pubblico nazionale, dove la scarsità di risorse mette già a dura prova il sistema stesso. Gli incidenti stradali, non solo quindi quelli definibili come infortunio sul lavoro di cui ci occupiamo in questa occasione, sono socialmente costosissimi. Un prezzo molto salato, che si somma al dolore delle vittime e delle loro famiglie.

Per saperne di più consigliamo di vedere come il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite la sua Direzione Generale della Sicurezza Stradale, ha realizzato un interessantissimo "Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'Incidentalità Stradale", osservando i dati dell'anno 2010, che riteniamo meritevole di maggiore conoscenza e divulgazione.

Sono dati significativi che dovrebbero essere tenuti molto in considerazione da chi ha responsabilità di governo e istituzionali.

Lo studio, i cui totali sono stati aggiornati costantemente, misura quanto è costata alla collettività questa ecatombe. L'ultimo aggiornamento (2017) tra decessi, feriti e danni patrimoniali ha quantificato il costo sociale per gli italiani in 17.384.916.900.

Per fortuna la cifra è scesa dal 2010, quando era stata calcolata in più di 21 miliardi di euro, ma ci si dovrebbe soffermare di più a pensare a quanto è ammontato il totale di questo conto drammatico nei dieci anni passati da allora ad oggi.

La cosa che inquieta è vedere che negli ultimi quattro anni il fenomeno è valutato costantemente sopra ai 17 miliardi, quasi ci fosse uno zoccolo duro che non si riesce a rompere.

(2014: 17.633 mln – 2015: 17.497 mln – 2016: 17.388 mln)

Tabella 3 - Costo sociale totale dell'incidentalità con danni a persone (anno 2017)

costo medio per decesso	€ 1.503.990,00
numero morti	3.378
costo totale decessi	€ 5.080.478.220,00
costo medio per ferito	€ 42.219,00
numero feriti	246.750
costo totale feriti	€ 10.417.538.250,00
costo medio per incidente	€ 10.986,00
numero feriti	171.755
costo totale feriti	€ 1.886.900.430,00
Totale generale	**17.384.916.900,00**

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Costi sociali dell'incidentalità stradale (anno 2017)

Ovviamente gli incidenti e, in essi, gli infortuni stradali, sono generati da una molteplicità di fattori che si intrecciano e che interferiscono tra di loro.

Consci di non poter essere esaustivi possiamo dire che i fattori che li provocano sono numerosissimi: lo stato delle strade e la carenza della loro manutenzione, compresa la presenza di segnaletica non adeguatamente manutenuta e/o sostituita; l'uso della telefonia mobile, ormai rappresentata dallo smartphone, mentre si guida; il superamento dei limiti di velocità; l'assunzione di droghe o di alcool; il malore e via dicendo.

Una serie infinita di variabili, alle quali voglio personalmente suggerire di aggiungere anche lo stato di affaticamento fisico e psicologico al termine del lavoro gravoso, del lavoro a turni, dello smonto notte e, in generale, stressante, dove gli stessi dati dell'INAIL dimostrano anche che gli infortuni sul lavoro in itinere rappresentano per le donne la prima causa di morte correlata al lavoro.

C'è da interrogarsi molto su questi aspetti. Indubbiamente la strada è un ambiente fortemente a rischio anche per i lavoratori e le lavoratrici.

È assolutamente da segnalare a tale proposito una recentissima ricerca in collaborazione (Bric) svolta da INAIL e ISTAT dal titolo: "Gli incidenti con mezzo di trasporto - un'ana-

lisi integrata dei determinanti e dei fattori di rischio occupazionale" che vi consigliamo di consultare[1].

Ma, continuando nell'osservazione dei dati dell'Inail, dobbiamo evidenziare una situazione che porta a una considerazione inedita, che fa il paio con il fenomeno degli infortuni mortali "stradali" che abbiamo spiegato all'inizio: pur sopravvivendo, quando ci si infortuna per strada ci si infortuna più gravemente.

Spiegandoci meglio, vogliamo dire che leggendo i dati si vede che per gli infortunati che hanno riportato una menomazione permanente i gradi di inabilità, in seguito all'infortunio stradale, sono mediamente più alti del 40% rispetto agli altri infortuni, con un grado medio di menomazione permanente che passa da 5,2 gradi, di quelli "non stradali" ai 7,3 di quelli "stradali" (Tabella 4).

Analogo fenomeno si osserva per i giorni di inabilità temporanea assoluta. Sono dati pesantissimi, che non possono essere trascurati o non rappresentare un'ulteriore lampadina di allarme sul cruscotto delle forti criticità presenti nel Paese in tema di salute e sicurezza sul lavoro.

Tabella 4 - infortuni accertati positivamente (media quinquennio 2013-2017)

Grado medio di menomazione permanente per casi di almeno 1 grado riconosciuto	
con mezzo coinvolto (stradali)	7,3 gradi percentuali
senza mezzo coinvolto (non stradali)	5,2 gradi percentuali
in complesso	5,6 gradi percentuali

Giorni medi di inabilità temporanea assoluta (compresi i 3 giorni di franchigia) per modalità di accadimento	
con mezzo coinvolto (stradali)	41 giorni
senza mezzo coinvolto (non stradali)	36 giorni
in complesso	37 giorni

Fonte: Gli infortuni stradali tutelati dall'INAIL - Convegno a Milano 12 giugno 2019 (elaborazione su dati INAIL - archivi Banca Dati Statistica)

Per strada ci si fa più male che in fabbrica, sul cantiere o in qualsiasi altra situazione? Questo sembra essere proprio un dato di fatto.

Se non fosse un'affermazione discutibile bisognerebbe quasi dover dire che in questa situazione serve ancor più prevenzione che altrove.

Sicuramente per la collettività, oltre che per le vittime, e per l'INAIL il "costo" è maggiore.

[1] Brusco, A.; Bucciarelli, A.; Bugani, M.; Gariazzo, C.; Giliberti, C.; Marinaccio, A.; Massari, S.; Pireddu, A; Veronico, L.; Baldassarre, G.; Bruzzone, S.; Scortichini, M.; Stafoggia, M.; Salerno, S.; Gli incidenti con mezzo di trasporto. Un'analisi integrata dei determinanti e dei fattori di rischio occupazionali, INAIL, Roma, settembre 2019.

Chi per strada ci lavora (non solo Trasporti)

In questo ambiente ci lavorano in tanti e non solo chi è occupato nel settore dei trasporti. Lo spettro delle attività lavorative sulla strada è molto ampio. Una molteplicità di figure professionali che operano: da chi ci consegna la posta agli autisti dei pullman, dagli autisti dei Tir o dei camioncini dei delivering ai cantonieri dell'Anas o delle Province, dagli addetti all'assistenza al traffico sulle autostrade ai rappresentanti di commercio, dal personale dei cantieri in presenza di traffico veicolare ai tassisti, dal personale addetto al posizionamento e/o alla manutenzione della segnaletica ai tanto citati rider, agli stessi agenti della polizia stradale o all'artigiano che si sposta per interventi a domicilio, e potremmo continuare con un elenco lunghissimo.

La categoria più esposta delle altre è, comunque, quella dei Trasporti. Un settore produttivo del Paese che, secondo i dati Istat del 2017, occupa più di un milione e centoquarantamila addetti in circa centoventiduemila imprese. Dove persiste una ripartizione modale squilibrata, i cui costi da esternalità sono molto più alti del solo costo sociale degli incidenti dovendo sommare a questi ultimi anche quelli dell'inquinamento atmosferico, acustico e della congestione del traffico. La fa da padrona il trasporto individuale con automobile, mentre il trasporto delle merci è ancora fortemente sbilanciato sull'autotrasporto (ben oltre l'80%).

Questo ancora oggi, nonostante le più volte annunciate "cure del ferro" e gli incentivi tipo "marebonus" o "ecobonus" a favore del trasporto marittimo e intermodale. Un sostegno erogato, si badi bene, con la parallela presenza di ben più cospicue risorse destinate all'autotrasporto merci. Una sorta di cane che si morde la coda.

Fin dai tempi dell'immediato secondo dopo guerra un intreccio di elementi e di convenienze ha posto basi solide per quella che ancora oggi è una sorta di "repubblica basata sullo pneumatico".

Con tutte le ricadute negative del caso anche in termini di *climate change*.

Questa trama di squilibrio delle modalità di trasporto, determinata all'epoca dall'apertura dell'Autostrada del Sole dal boom economico che consentì la vendita di milioni di auto della Fiat, dall'Agip dei tempi di Enrico Mattei e della Supercortemaggiore, dalla Pirelli e tutto il resto, per forza di cose è peggiorata con l'aumento del traffico veicolare che si è registrato negli ultimi decenni.

Ora si stanno anche sviluppando in modo esponenziale le attività di corriere espresso e postali (+8,8% di fatturato nel periodo 2015-2018) legate all'esplosione dell'e-commerce. Avere tutto questo traffico in più potrebbe essere uno degli elementi alla base dell'incremento del numero degli incidenti.

Certamente non il solo, perché, com'è noto, questo aumento si registra in un contesto di generale diminuzione di risorse pubbliche, con tagli ai trasferimenti agli Enti Locali che hanno in carico la manutenzione delle reti viarie di loro competenza (Comuni, Regioni e Province con queste ultime che, in un recente passato, sono state assegnatarie di gran parte della rete una volta in carico all'Anas) con evidenti e diffuse situazioni di carenza di manutenzione.

Molto probabilmente, una delle principali cause dei dati drammatici degli incidenti e in essi degli infortuni sul lavoro stradali è il degrado manutentivo delle strade, siano esse comunali che extraurbane, in varie zone del Paese.

Gli automezzi sono molto migliorati qualitativamente negli ultimi anni, la legislazione è diventata più rigida (patente a punti, alcool test, droga test, omicidio stradale, ecc.) ma la manutenzione delle strade è stata al passo?
Maggior traffico e minore manutenzione forse incidono…

Bisogna chiedersi, poi, se sia giusto che gli Enti Locali abbiano le competenze e, quindi, le responsabilità delle strade senza le adeguate risorse per gestirle al meglio e in sicurezza.

Cosa fa l'INAIL

Le comunicazioni degli autorevoli ospiti che abbiamo invitato ad intervenire in questa occasione ci aiuteranno molto nei ragionamenti sul tema posto. Personalmente ho anche visto cosa fa oggi questo Ente in relazione a questo aspetto così impattante per la sua missione.

Chiedendo venia per l'estrema sinteticità e non esaustività si può dire che, essenzialmente, l'Inail:

- incentiva le aziende tramite alcune fattispecie specifiche previste dalla riduzione del tasso medio di tariffa per prevenzione (lo sconto di tariffa operato del cosiddetto OT 24, divenuto ora OT 23). Ad esempio: se l'azienda ha attuato specifici corsi ai dipendenti per la guida sicura; se tramite specifici accordi o convenzioni con gli enti competenti ha partecipato alla realizzazione di interventi volti al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali in prossimità del luogo di lavoro quali ad esempio impianti semaforici, migliore illuminazione, attraversamenti pedonali, rotatorie, piste ciclabili; se ha istallato sui mezzi aziendali sprovvisti dispositivi fissi per la rilevazione e l'allarme in caso di colpo di sonno e/o dispositivi vivavoce non asportabili; se ha fornito un servizio di trasporto casa-lavoro con mezzi di trasporto collettivo integrativo di quello pubblico per i lavoratori che operano in orario notturno, e altre cose che si possono trovare nel sito Inail);

- sviluppa ricerche specifiche, come abbiamo segnalato sopra;

- ha stipulato un Protocollo con il Ministero dell'Interno – Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Servizio Polizia Stradale scaduto a novembre 2018, che auspichiamo venga rinnovato al più presto. Tramite questo Protocollo, ma anche tramite specifici accordi stipulati a livello territoriale, si sono attuate campagne di sensibilizzazione destinate agli utenti della strada, anche studenti, con l'intento di formare una coscienza diffusa di attenzione ai pericoli della strada. Si sono tenuti momenti formativi/informativi nei confronti dei datori di lavoro e dei lavoratori con particolare riguardo ai conducenti professionali dei mezzi di trasporto tesi anche a promuovere buone prassi. Così come si sono tenuti moltissimi incontri con tutti i soggetti coinvolti per promuovere gli aspetti salienti del Codice della strada volti a contrastare il fenomeno infortunistico.

Si può fare di più? Probabilmente sì. Su questi aspetti il Consiglio di Indirizzo e Vigilanza dell'INAIL penso che debba sviluppare un'analisi più dettagliata ed approfondita rispetto a questa relazione introduttiva, ragionando anche con la Tecnostruttura, al fine di verificare se e come si possano implementare le azioni oggi prodotte e, se e come, si possano immaginare ulteriori iniziative a sostegno della prevenzione anche per gli infortuni stradali. Sono certo della sensibilità anche degli altri Organi dell'Istituto su questa tematica.

Ma mi sia consentito dire che quello che dobbiamo chiederci e chiedere è cosa possono fare di più tutti i soggetti che sono già parte attiva in questo ambito.

Non si è certo all'anno zero, indubbiamente. Ma, forse, serve uno sforzo ulteriore da parte di ognuno per coordinare la strategia di tutti gli attori, in una sorta di approccio olistico. Indubbiamente su questo versante Governo e Parlamento giocano un ruolo fondamentale.

Sono certo che vi sia la volontà politica di aggredire il fenomeno, perché il dato degli infortuni stradali merita più attenzione e più azione concreta, per far sì che questi numeri, come certamente quelli più generali degli infortuni sul lavoro e degli incidenti stradali, diminuiscano drasticamente.

Anche perchè, come evidenziato dal Rapporto Annuale 2019 dell'ASviS, o dallo stesso Quaderno CNEL sulla sicurezza stradale, come Paese, siamo ancora molto lontani dagli obiettivi previsiti dagli orientamenti 2011-2020 della Commissione Europea in termini di "riduzione della mortalità fino a zero vittime nel 2050" con tappe intermedie fissate al 2020 e al 2030.

Nel 2020 l'obiettivo da raggiungere è il dimezzamento del numero delle vittime rispetto ad allora. Nel decennio precedente, 2000-2010, l'obiettivo di riduzione del 50% non fu raggiunto perché come Paese ci fermammo al 42%. Il 2020 è alle porte ma il traguardo del nuovo dimezzamento, previsto dall' "Agenda 2030", appare ancora lontano.

Ma c'è da assolvere a questo dovere, seppur registrando un ritardo che va recuperato in fretta. Questo dovere è di tutti, sicuramente della classe dirigente del Paese. Ed è anche un dovere per tutti coloro i quali mettono il bene comune e la persona al centro del loro agire quotidiano.

Sicuramente è anche un nostro dovere!

Giovanni Lanati

Direttore Generale per la Sicurezza Stradale
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Secondo gli ultimi dati definitivi sull'incidentalità stradale diffusi dall'Istat (*slide 2*), ad ottobre 2019, e relativi al 2018, in Italia si sono registrati 172.553 incidenti stradali con lesioni a persone che hanno determinato 3.334 morti e 242.919 feriti. La perdita di vite umane è uno stillicidio giornaliero: 9 morti al giorno.

Il costo sociale dell'incidentalità stradale è pari a 24 miliardi euro che corrispondono ad 1,5/2 punti percentuali di Prodotto Interno Lordo. Questo dato ricomprende una cifra pari a 7 miliardi che è riferita ad incidenti con danni solo a cose.

Il numero dei morti è tornato a diminuire, rispetto al 2017, di 44 unità. Un leggero decremento, quindi, pari all'1,3%, dopo l'aumento registrato lo scorso anno. Il Programma di Azione Europeo per la Sicurezza Stradale, adottato nel 2001 dalla Commissione Europea, fissava un obiettivo ambizioso: il dimezzamento delle vittime della strada entro il 2010 (*slide 3*). Se si considera l'andamento dell'incidentalità nel decennio di riferimento si è osservata una riduzione del 42%.

L'obiettivo non è stato raggiunto, però il risultato è stato molto importante ed è in linea con il valore medio europeo che è stato pari al 42,9%. Per il successivo decennio, 2010-2020, considerando l'obiettivo ulteriore di dimezzamento del numero dei morti entro il 2020, la riduzione dei decessi è pari al 19%, valore lievemente inferiore alla media dei Paesi UE a 28. L'attuale *trend* di riduzione non è stato sufficiente per raggiungere l'obiettivo intermedio al 2017 che è stato individuato dal Piano Orizzonte 2020, pari a 2.500 morti circa. Questa circostanza è stata accentuata negli ultimi quattro anni da un periodo di stagnazione in cui il numero di morti è rimasto pressoché invariato. Occorre, quindi, un maggiore impegno da parte di tutti i soggetti istituzionali e non coinvolti nel settore.

Considerando gli ultimi dati ufficiali disponibili, resi noti dall'Istat, e relativi all'anno 2018 (*slide 4*), bisogna evidenziare che non tutti i comparti sono stati interessati dal generale miglioramento che ha caratterizzato l'andamento della sicurezza stradale negli ultimi quindici anni. In particolare, si evidenzia l'esigua riduzione di morti e feriti tra i pedoni ed anche un aumento dei feriti con la bicicletta. In questa slide vedete un numero da prendere con cautela ed è quello riferito ai veicoli merci che sono pochi per cui una minima variazione dei morti è già percentualmente maggiore. In ogni caso, gli utenti deboli sono i pedoni, i ciclisti ed i motociclisti.

La *slide 5* permette di comprendere a cosa è stato dovuto, in particolare nel decennio 2001-2010, il miglioramento generale che è stato registrato anche per continuare ed incrementare le azioni che sono state adottate e che hanno dato buoni risultati.
Tra le azioni di maggior rilievo adottate va ricordato il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) che, con i cinque Programmi annuali di attuazione, ha dato il via a 1.776 interventi, pari ad oltre 3.500 misure.

Nel grafico a torta della *slide* 5 questi interventi sono evidenziati in celeste e rappresentano l'86% degli interventi. Ad essi si è sommata un'azione normativa più attenta e rigorosa nei confronti dei comportamenti a maggior rischio che ha portato all'adozione di numerosi cambiamenti normativi tra i quali l'introduzione della patente a punti e l'inasprimento delle sanzioni per comportamenti ad alto rischio, quali la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti. Infine, vi è stata un'azione di maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale. In precedenza, se ne parlava di meno e vi era minore percezione collettiva della sicurezza per cui gli incidenti, in particolare, erano considerati quasi come un'inevitabile fatalità.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha contribuito a questo cambiamento negli anni 2009-2017 anche attraverso campagne di comunicazione istituzionale, ad opera della Direzione Generale della Sicurezza Stradale, sui temi della sicurezza, campagne che si denominavano e si denominano tuttora «Sulla buona strada».

La diffusione della campagna ha interessato tutti i media nazionali con particolare attenzione all'utilizzo delle Reti RAI che hanno messo a disposizione spazi pubblicitari gratuitamente. Vi è stata una forte collaborazione con il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca Scientifica e questa collaborazione ha dato vita a diverse iniziative di educazione stradale che hanno registrato un forte incremento. Non abbiamo ancora raggiunto livelli accettabili in tema di educazione stradale perché vi sono ancora azioni messe in campo in modo volontario e non strutturato nella scuola. Questo è un dato di fatto sul quale bisogna intervenire.

Il documento di aggiornamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, elaborato nel 2014 e denominato Piano Nazionale con Orizzonte 2020 (*slide 6*). Il Piano propone un sistema gerarchico di obiettivi che tiene conto sia dell'andamento generale dell'incidentalità sia, in particolare, di quello delle categorie a maggior rischio.

Si è partiti dalla definizione di un obiettivo generale, per poi passare alla definizione di categorie a maggior rischio e, quindi, alla definizione, per queste categorie, di obiettivi specifici di riduzione della mortalità. Successivamente, sulla base dei fattori di rischio associati a queste categorie a maggior rischio, sono state definite linee strategiche coerenti con gli obiettivi della Commissione Europea.

Poi, per ciascuna strategia definita nel Piano sono state individuate una serie di misure idonee alla concreta applicazione della strategia stessa. Infine, sono stati definiti un piano di attuazione, ma, soprattutto, un monitoraggio per verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Difatti, bisogna sempre perseguire una reiterazione dei percorsi fatti per verificare se le scelte compiute hanno avuto l'esito atteso, altrimenti bisogna rimettere in discussione il proprio operato ovvero adottare delle correzioni.
L'obiettivo generale è stato quello di individuare le categorie a maggior rischio (slide 7).

Per ciascuna categoria si è, poi, cercato di individuare:
- il numero totale di morti e feriti;
- il *trend* storico di morti e feriti;
- il confronto con la situazione in altri Paesi;
- il livello specifico di rischio per unità di spostamento.

Le analisi svolte hanno permesso di identificare quattro categorie a rischio e cioè: pedoni, motociclisti e ciclisti ed utenti a rischio di incidenti in itinere, che è il tema che forma oggetto di confronto in questo seminario, vale a dire il preoccupante aumento di incidenti, anche mortali, che interessano i lavoratori in itinere. Inoltre, come categoria a rischio, il Piano nazionale individua anche i bambini per la loro particolare valenza sociale, posto che nella nostra società il tasso di natalità non è, per così, dire elevato e, di conseguenza, è necessario avere una cura particolare della loro incolumità quando ci si muove. Il Piano, infatti, ha come obiettivo tendenziale che sulla strada nessun bambino deve morire.

L'incidente in itinere è un incidente occorso al lavoratore nel tragitto tra l'abitazione ed il luogo di lavoro oppure durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro. Qualora non vi sia un servizio di mensa aziendale l'evento può ricomprendere anche il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di lavoro a quello di consumazione abituale dei pasti.

Per poter fissare degli obiettivi specifici di riduzione delle categorie a rischio individuate sono state determinate le serie storiche dei dati di incidentalità forniti dall'Istat e dall'Inail fino all'ultimo anno disponibile (*slide 8*).

Un secondo aspetto esaminato per la definizione degli obiettivi è il confronto internazionale, i *trend* dei tassi di mortalità associati alle categorie a rischio sono stati confrontati con i *trend* di mortalità delle stesse categorie negli altri Stati membri dell'Unione Europea in modo da individuare obiettivi raggiungibili nel periodo considerato, a fronte di adeguato investimenti.
Gli obiettivi di riduzione sono molto ambiziosi, però sono anche molto auspicabili.

Nella *slide 9* viene riportato il legame tra le categorie a rischio ed i fattori di rischio, più rilevanti per ciascuna di esse. L'aver individuato il legame tra la categoria ed il fattore di rischio ha consentito di definire strategie mirate per agire in maniera efficace sugli aspetti più critici del sistema stradale. Per esempio, le piste ciclabili per quanto riguarda i ciclisti ed un rialzo ed un'estensione dei marciapiedi per favorire la circolazione pedonale. Interventi già attuati, in parte, ma che sono ancora da attuare.

Nella *slide 11* è possibile vedere un esempio di linea strategica a contrasto di determinate problematiche: per esempio, la linea strategica per gli utenti coinvolti in incidenti in itinere. Questa linea strategica promuove lo sviluppo e l'implementazione di programmi di gestione della sicurezza da e verso luoghi di lavoro da parte di Enti pubblici e privati. Qui vediamo i rimedi, le proposte che possono essere adottate per cercare di ottenere risultati significativi sotto questo profilo. Un utile riferimento per questa linea strategica è la norma ISO 39001 sui sistemi di gestione della sicurezza stradale che individua i requisiti di tali sistemi. Un primo gruppo di misure di questa linea strategica è finalizzato a diffondere un'attività di valutazione del rischio (*risk assessment*) necessaria ad individuare i potenziali fattori di rischio dell'incidente. Fattori associati al parco au-

tovetture od ai dipendenti, a definire idonee politiche per eliminare o minimizzare tali fattori, a monitorare ed a valutare le politiche realizzate.

Un secondo gruppo di misure riguarda la promozione di misure quali giornate di sensibilizzazione ai tempi della sicurezza stradale. Sappiamo tutti che il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, inerente alla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro ci preoccupa come datori di lavoro però dobbiamo cambiare mentalità ed inserire i trasferimenti in itinere quando i dipendenti sono in servizio. Quindi, fare sessioni specifiche di aggiornamento tramite riunioni ad hoc per questo scopo.

Tra le linee strategiche il Piano individua anche le misure più idonee all'implementazione della strategia stessa selezionate sulla base dei risultati delle valutazioni condotte sugli interventi realizzati nel quadro del precedente Piano della Sicurezza e delle valutazioni presenti nella letteratura scientifica internazionale.

Sempre nella *slide 11* si può notare come in gruppo si faccia una valutazione del rischio delle flotte aziendali condotta attraverso interviste nelle quali si verifica la metodologia adottata dall'impresa per la gestione della flotta.
Lo scopo è quello di misurare la cultura della sicurezza stradale come attività complementare, ma non diversa, rispetto all'attività lavorativa.

Per quanto concerne l'efficacia, alcuni studi hanno evidenziato che i costi per organizzare gruppi di discussione sulla sicurezza stradale in azienda si ripagano in circa uno o due anni, grazie alla riduzione degli incidenti stradali. Altro non è che una sensibilizzazione, un richiamo, alle norme che bisogna rispettare.

Nelle *slide 12* e *13* sono evidenziati i dati degli incidenti in itinere mortali con riferimento a conducenti non professionali e professionali. Gli infortuni in itinere con mezzo di trasporto coinvolto cioè quegli infortuni avvenuti in area aperta alla pubblica circolazione con il concorso di almeno un mezzo di trasporto, per esempio l'infortunio occorso ad un impiegato che si rechi in ufficio con un mezzo pubblico o un lavoratore che tornando a casa viene travolto da un veicolo.

Rispetto al 2010 il numero di incidenti in itinere si è ridotto di circa il 25%. Il Piano Nazionale con Orizzonte al 2020 prevede il dimezzamento degli incidenti in itinere a partire dal 2010. L'obiettivo quantitativo al 2020 è pari a 145 decessi con un obiettivo intermedio di 187. Mentre fino al 2016 l'andamento risultava in linea con il percorso necessario al fine di raggiungere gli obiettivi previsti, i valori degli ultimi due anni mostrano una risalita sensibile.

Nella *slide 14* è riportato il numero complessivo di incidenti mortali in itinere che, rispetto al 2010, si è ridotto di circa il 22%. Il Piano Nazionale Orizzonte 2020 prende il dimezzamento del decesso per incidenti in itinere a partire dal 2010. L'obiettivo quantitativo al 2020 è pari a 260 decessi con obiettivo intermedio di 336 nel 2017 mentre la stima 2016 risultava in linea col percorso di riferimento.

Presentazione Giovanni Lanati

SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE e COSTO SOCIALE

Ing. Giovanni Lanati

SICUREZZA STRADALE IN ITALIA: Dimensioni quantitative

Secondo gli ultimi dati ISTAT per l'anno 2018, in Italia si sono registrati **172.553 incidenti stradali**, **242.919 feriti** e **3.334 morti.**

3.334 morti

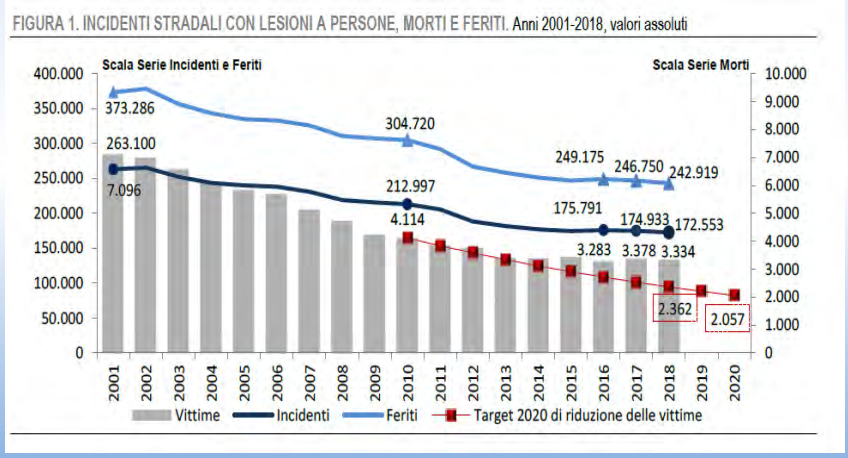
Un ponte Morandi ogni 5 giorni

Più di 100 naufragi l'anno

Costo sociale di circa ***24 Mld di Euro*** (anno 2017)

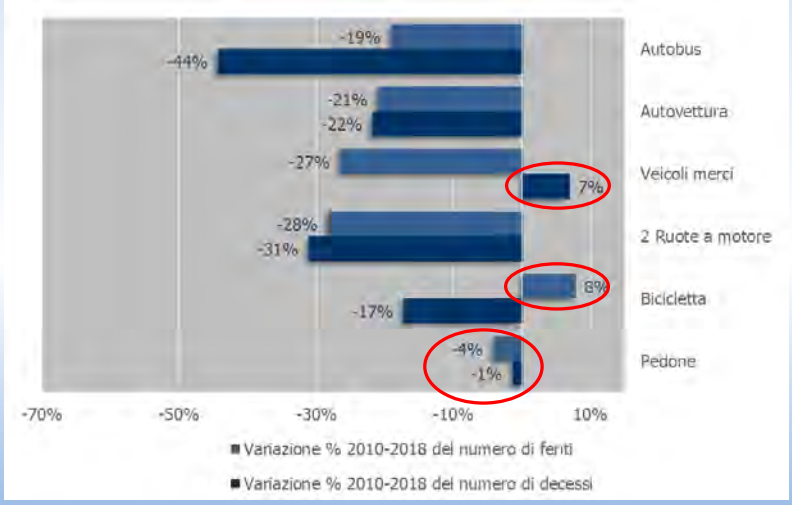
EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 2001 AL 2018

L'Italia, come nel 2001, ha nuovamente adottato **l'obiettivo generale** definito dalla Commissione Europea, ovvero: ***riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2020***



Fonte ISTAT

VARIAZIONE PERCENTUALE DI MORTI E FERITI NEL PERIODO 2010-2018 PER MODO DI TRASPORTO

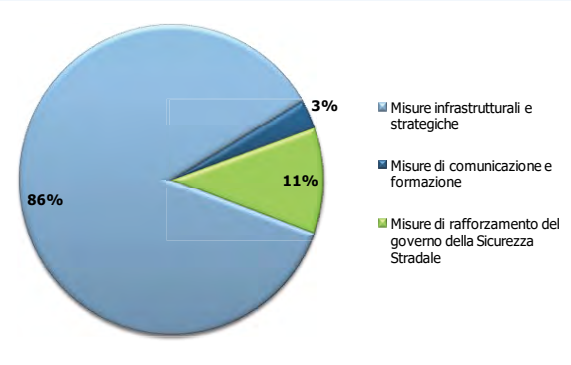


Fonte ISTAT

Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale: PNSS

Dal 2002 in poi l'Italia ha subito un processo di miglioramento della sicurezza stradale grazie anche ad un nuovo **approccio sistematico e strutturato**

- 5 Programmi di Attuazione
- 1.776 interventi cofinanziati
- 3.500 misure così ripartite nelle 3 macro-categorie



IL PNSS ORIZZONTE 2020: Il processo di definizione

IL PNSS ORIZZONTE 2020: Le categorie a maggior rischio

L'obiettivo generale è stato integrato con obiettivi specifici per le categorie a maggior rischio individuate su una analisi che ha tenuto conto, per ciascuna categoria di:

- **Numero totale di morti e feriti**
- **Trend storico del numero di morti e feriti (alcune categorie mostrano trend di diminuzione più contenuti di altre, o, addirittura, trend di aumento)**
- **Confronto con la situazione negli altri Paesi europei**
- **Livello specifico di rischio (per unità di spostamento)**

Le analisi svolte sulla base di tali criteri hanno portato ad identificare le seguenti categorie:

- **Pedoni**
- **Motociclisti e ciclomotoristi**
- **Ciclisti**
- **Utenti a rischio incidenti in itinere**

In aggiunta per la loro particolare valenza sociale → **Bambini** → **Vision zero**

IL PNSS ORIZZONTE 2020: Definizione degli obiettivi specifici

Per fissare gli Obiettivi specifici sono state considerate sia le **serie storiche dei dati di incidentalità** di ogni categoria, sia i **trend e i tassi di mortalità** delle categorie a rischio nei Paesi che presentano i migliori livelli di sicurezza

Categoria di utenza a rischio	*Obiettivo di riduzione*
1 - Bambini (fino a 14 anni)	-100%
2 – 2 Ruote a motore	-50%
3 - Ciclisti	-60%
4 – Pedoni	-60%
5 - Utenti in incidenti in itinere	-50%

IL PNSS ORIZZONTE 2020: Fattori di rischio associati alle categorie a maggior rischio

Per ognuna delle categorie a maggior rischio individuate sono associati diversi fattori di rischio specifici

Fattori di rischio / *Categorie a rischio*	*Velocità*	*Visibilità*	*Alcool e droghe*	*Vulnerabilità, dispositivi di protezione*	*Fattori ambientali*	*Massa e forma dei veicoli*	*Mancanza di esperienza*	*Stanchezza, stress, distrazione*
1 – Bambini (fino a 14 anni)		X		X			X	
2 – 2 Ruote a motore	X	X	X	X	X	X	X	
3 – Ciclisti	X	X	X	X	X	X	X	
4 – Pedoni	X	X	X	X	X	X		
5 – Utenti coinvolti in incidenti in itinere	X							X

Direzione Generale Sicurezza Stradale

9

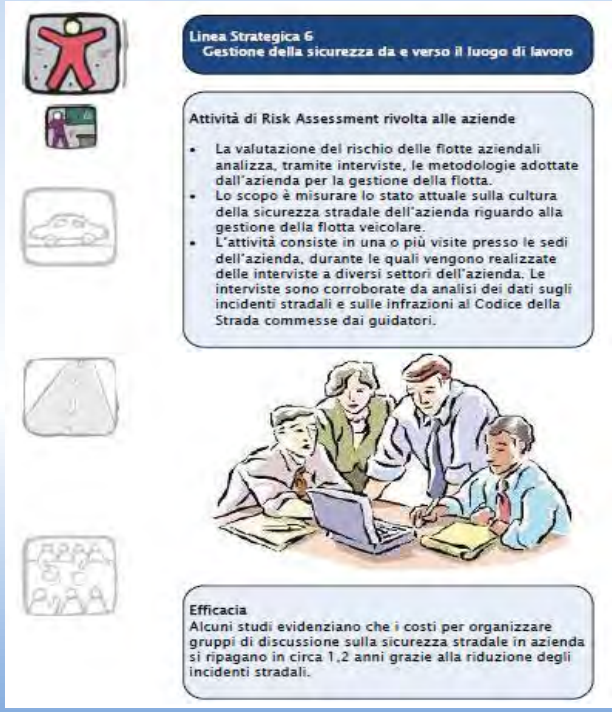
IL PNSS ORIZZONTE 2020 – Esempio: Linee strategiche specifiche per utenti coinvolti incidenti in itinere

Linea Strategica	Dove?	Perché?
Gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro	Intera rete stradale	Contrastare problematiche quali l'alta velocità, la stanchezza, la distrazione e lo stress alla guida

Direzione Generale Sicurezza Stradale

10

IL PNSS ORIZZONTE 2020
Schede Misure



IL PNSS ORIZZONTE 2020 – Utenti a rischio incidenti in itinere
Percorso di riferimento e obiettivi specifici per i coinvolti in incidenti in itinere con mezzo di trasporto coinvolto (conducenti non professionali)

(Fonte: INAIL, 2018)

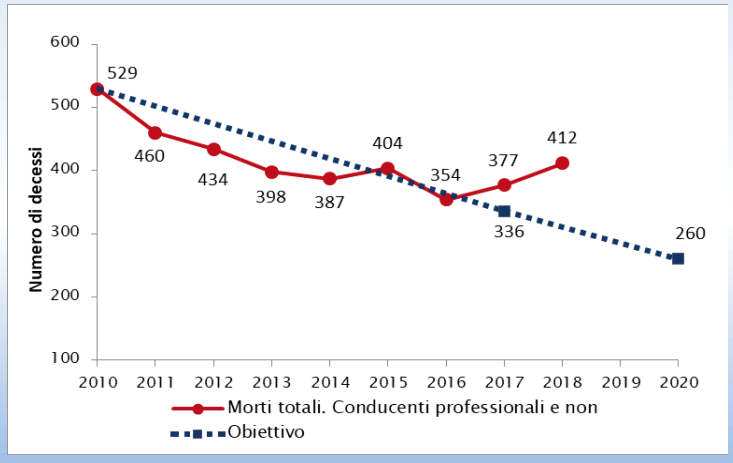
IL PNSS ORIZZONTE 2020 – Utenti a rischio incidenti in itinere

Percorso di riferimento e obiettivi specifici per i coinvolti in incidenti in occasione di lavoro (conducenti professionali)

(Fonte: INAIL, 2018)

IL PNSS ORIZZONTE 2020 – Utenti a rischio incidenti in itinere

Percorso di riferimento e obiettivi specifici per i coinvolti in incidenti in itinere e occasione di lavoro



(Fonte: INAIL, 2018)

PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE E I COSTI SOCIALI

Decreto Dirigenziale 24/09/2012 n. 189 Costo sociale Medio per incidenti gravi.
Allegato A «Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale»

- Costo sociale medio per incidente mortale
- Costo sociale medio per incidente grave
- Costo totale dell'incidentalità

HUMAN CAPITAL APPROACH

Costi umani:
- Costo della vita umana
- Costi sanitari

Costi generali:
- Danni patrimoniali
- Costi amministrativi

Milioni di euro

Gravità	Costo medio umano in base alla gravità delle lesioni riportate
Mortale	1,503
Con lesioni gravi	0,197
Con lesioni lievi	0,017
Con lesioni (senza distinguere in base alla gravità)	0,042

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Costo sociale *24 Mld di Euro*

SULLA BUONA STRADA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Ing. Giovanni Lanati

Roberto Campisi
Dir. Sup. (Magg. Gen.) Polizia di Stato
Comandante del Compartimento della Polizia Stradale per la Lombardia

Introduzione

È opportuno esordire partendo dal presupposto che la sicurezza stradale dipende, in primo luogo, dalla rivoluzione copernicana di considerare la stessa un imprescindibile aspetto culturale del Paese, ricompreso nell'ambito dell'educazione civica.

Il diritto alla circolazione costituisce, infatti, principio costituzionalmente garantito, la cui tutela non può, però, prescindere da quella di altri diritti cardine sanciti dalla Costituzione e, in particolare, dal diritto alla salute lato sensu intesa.

I relativi profili di interdipendenza vanno analizzati alla luce degli epocali mutamenti intervenuti nella società italiana dalla promulgazione della Carta Costituzionale, all'emanazione del Codice della Strada[2] sino ai nostri giorni.

A titolo meramente esemplificativo, ma non esaustivo, si citano:
- esponenziale aumento dei veicoli in circolazione per il trasporto di persone e merci;
- evoluzione tecnologica;
- mobilità sostenibile;
- tutela dell'ambiente;
- tutela dei soggetti deboli.

Principî fondamentali

Per comprendere meglio l'importanza che riveste il fattore sicurezza è opportuno (*slide 2*) operare un richiamo all'art. 1 del Codice della Strada[3] che pone la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, tra i principî fondamentali perseguiti dallo Stato.

In fase di stesura di un'organica disciplina della circolazione stradale, il Legislatore, dimostrando evidente lungimiranza, ha ricomporeso la sicurezza stradale nell'alveo delle finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

---

[2] Il Codice della Strada è stato approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
[3] Art. 1 del Codice della Strada che recita: «La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato».

I concetti sopra espressi non esauriscono gli obiettivi della norma che ha ampliato la cornice di principio, prevedendo che le norme ed i provvedimenti attuativi si ispirino ai principî della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi:

- di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare;
- di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio;
- di migliorare la fluidità della circolazione;
- di promuovere l'uso dei velocipedi.

Obiettivi perseguiti

Trattasi di obiettivi ambiziosi tra i quali colpisce, particolarmente, il riferimento alla qualità della vita, concetto che coinvolge tutti gli aspetti del vivere civile (ambientale, lavorativo, di svago, affettivo).

È una sfida sicuramente non facile da concretizzare, considerato che l'attuale situazione è caratterizzata da un notevole aumento dei fattori di rischio della sinistrosità stradale per l'emergere di nuove figure professionali non sempre adeguatamente tutelate, per l'esigenza di velocizzare sempre più i tempi di percorrenza, per la presenza di infrastrutture non adeguate alla richiesta di sicurezza e di fluidità della circolazione.

Risulta, pertanto, fondamentale la sinergia di tutti i soggetti coinvolti sia a livello centrale sia periferico, soprattutto sotto il profilo preventivo. Più di ogni altra cosa, sono necessarî, infatti, una stretta collaborazione tra i diversi soggetti che cooperano alla sicurezza stradale, la capacità di combinare risorse ed apporti di diversi settori in progetti di elevata efficacia.

Campagne di sensibilizzazione (*slide 3*)

Il rafforzamento della cultura della sicurezza stradale è l'azione preliminare per qualsiasi ulteriore attività. Innovare la cultura della sicurezza stradale, soprattutto attraverso l'attività formativa, significa non solo migliorare la conoscenza ed il rispetto delle regole della circolazione, ma, anche, costruire una maggiore consapevolezza dell'impatto sulla sicurezza e sull'ambiente dei diversi stili di mobilità, lavorando sugli schemi culturali per formare professionalità in grado di analizzare i problemi ed elaborare le soluzioni necessarie per garantire condizioni di mobilità sicura e sostenibile in ragione anche delle sfide che le novità tecnologiche ci impongono.

La Polizia Stradale, oltre all'attività di controllo del territorio, è fattivamente impegnata in tale sfida attraverso un'attività di sensibilizzazione che viene attuata in varî campi attraverso molteplici iniziative. Tra di esse vi sono Icaro[4], Pullman Azzurro[5],

---

[4] Il Progetto Icaro è una campagna di educazione stradale, rivolta alle alunne, agli alunni, alle studentesse ed agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado in collaborazione con la Facoltà di psicologia dell'Università Statale degli Studi di Roma «La Sapienza», con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il Ministero della Pubblica Istruzione, con la Polizia Stradale ed altri soggetti. http://www.webicaro.it

[5] I Pullman Azzurri sono autobus della Polizia di Stato destinati all'informazione ed alla sensibilizzazione sui problemi della sicurezza stradale.

Biciscuola[6], Guido con Prudenza[7], Gite Scolastiche Sicure[8]. In queste attività la Polizia Stradale, oltre ad avvalersi di consolidate professionalità, è supportata da specialisti che formano i nostri operatori nell'approccio col *target* di riferimento della specifica iniziativa. In primis, Atenei universitari, come ad esempio l'Università Statale degli Studi di Roma La Sapienza, ma anche da altri soggetti particolarmente qualificati.

Numerose, poi, sono le iniziative poste in essere con il mondo delle imprese con cui si è consolidata una proficua collaborazione attraverso la condivisione ed il confronto delle diverse sensibilità e delle specifiche competenze (ad esempio, con Poste Italiane, ENEL, Bosch, Pirelli), anche organizzando incontri con i dipendenti di queste imprese al fine di accrescere la loro sensibilità e diffondere la cultura della prevenzione in materia di sicurezza stradale.

Collaborazione con l'INAIL

Esiste una decennale collaborazione tra la Polizia Stradale e l'INAIL (*slide 4*), formalizzata con la stesura di un Protocollo Nazionale che, tra breve, sarà sicuramente rinnovato.

L'esperienza nazionale è stata recepita in Lombardia con un Protocollo sottoscritto, in ambito locale, dai rappresentanti della Polizia Stradale e dell'INAIL che costituisce il caposaldo di una fattiva collaborazione sia nell'ambito formativo sia operativo.

In particolare, si evidenzia l'importanza costituita dallo scambio e dall'analisi di dati ed informazioni per l'attivazione delle iniziative che, in Lombardia (*slide 5*), si rivolgono ai due principali aspetti dell'incidentalità: l'infortunio sul lavoro in occasione di lavoro (rischio specifico) e l'infortunio in itinere (rischio generico aggravato).

È evidente che un'attività di sensibilizzazione e di prevenzione, focalizzata sull'incidentalità in itinere, è abbastanza complessa e difficile da poter concretizzare solo sulla base di, seppur lodevoli, intenzioni di principio formalizzate nel Protocollo. Mentre è molto più attuabile, almeno per la Polizia Stradale, poter «aggredire» il fenomeno dell'incidente in occasione di lavoro.

Il mondo dell'autotrasporto è, infatti, facilmente intercettabile in azienda, sulle strade e, quindi, con riguardo allo stesso, si può fattivamente operare con finalità preventiva, anche attraverso nuove forme di coinvolgimento di questa categoria professionale.

Il trasporto merci su gomma (*slide 6*) rappresenta il 12% del parco veicolare, i due terzi del tonnellaggio complessivo; l'80% delle merci si muove sulla media e lunga distanza, utilizzando la rete autostradale anche se il cosiddetto «ultimo miglio» necessita di un

---

[6] BiciScuola è un progetto della Polizia di Stato in occasione del Giro d'Italia ed è rivolto alle alunne ed agli alunni delle scuole elementari (primarie) di tutta Italia che ha per obiettivo quello di avvicinarli all'uso della bicicletta, alla mobilità sostenibile, al rispetto per l'ambiente, ai temi della sicurezza e dell'educazione stradale.
[7] Guido con Prudenza è un progetto della Polizia Stradale in collaborazione con l'ANIA (Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici) che mira a sensibilizzare i giovani al rischio che corrono mettendosi alla guida dopo aver bevuto od assunto droga.
[8] Iniziativa di collaborazione tra la Polizia Stradale ed il Ministero della Pubblica Istruzione finalizzata a rendere quanto più sicuro possibile il trasporto scolastico in occasione delle gite scolastiche d'istruzione.

ulteriore trasporto che interessa la viabilità esterna all'autostrada, ossia la viabilità ordinaria, la viabilità urbana.

Naturalmente tutto questo incide — e qui si richiama l'art. 1 del Codice della Strada — sulla fluidità della circolazione, contribuisce all'inquinamento e mette in risalto la potenza offensiva del mezzo pesante nel momento in cui si verifica l'incidente stradale perché i volumi del veicolo determinano, com'è facile intuire, una maggiore gravità dell'incidente.

Vi sono stati interventi sul mondo dell'autotrasporto (*slide 7*), anche di natura normativa, in particolare nel diritto comunitario, che hanno permesso un'azione maggiormente incisiva. Vanno ricordati importanti elementi di novità, costituiti dall'introduzione della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC)[9], dall'obbligo della formazione, dalla Scheda di trasporto, che permette di individuare in tutta la filiera del mondo dell'autotrasporto una sorta di responsabilità diffusa, sensibilizzando e richiamando i varî componenti di quel settore a delle specifiche responsabilità.

Vi è, poi, la cosiddetta normativa sociale che tutela il lavoratore attraverso il rispetto degli orari di lavoro, degli intervalli dei tempi di guida e di riposo. Su questo aspetto è, forse, opportuna una particolare riflessione, posto che, quando la Polizia Stradale controlla i tempi di guida e di riposo, effettua tali controlli, secondo le disposizioni vigenti, dal punto di vista quantitativo. Non si interviene, però, su quella che è la qualità di questo riposo, di questo intervallo.

Un obiettivo da perseguire che mi permetto di suggerire anche all'INAIL è quello di tentare, intercettando la grande committenza, di migliorare la qualità del riposo e dell'intervallo dei conducenti professionali nelle aree di servizio o di parcheggio per assicurare, oltre alla sicurezza, anche il benessere psico-fisico.

Attualmente, si vedono i conducenti cenare sul cassone degli attrezzi, girovagare all'interno dell'area di servizio, senza avere un momento di incontro relazionale e, vista l'importanza che riveste, nei luoghi di lavoro, il clima organizzativo ed il benessere dell'organizzazione, credo che questi lavoratori, al di fuori del *comfort* della loro cabina, non abbiano all'esterno, anche dal punto di vista relazionale, la possibilità di essere considerati dei lavoratori come, invece, avviene a molte altre categorie.

Questo può costituire uno spunto di riflessione perché, forse, mancano in Italia delle aree di servizio e delle aree di parcheggio dedicate ai controlli del benessere di tipo psico-fisico (a momenti, cioè, di analisi delle condizioni di salute, oltre che di carattere relazionale, anch'esse molto importanti) rispetto a quelli eseguiti dalla Polizia, per garantire il rispetto della cosiddetta tolleranza zero della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

---

[9] Documento abilitativo, che si aggiunge alla patente di guida, per tutti i conducenti che professionalmente sono addetti al trasporto di persone o cose con veicoli per la cui guida sono richieste le patenti C, CE, D o DE. La Carta di Qualificazione del Conducente è stata istituita dalla direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio 2003/59/CE del 15 luglio 2003 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri. Cfr. decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

Con riferimento all'incidentalità nel settore dell'autotrasporto (*slide 8*) va considerato che, dal punto di vista mediatico, l'impatto è notevole. I numeri costituiscono, infatti, la cartina di tornasole del fatto che il dato medio europeo, con riferimento al trasporto su gomma, è pari al 6% del valore totale. L'aspetto su cui occorre riflettere è che questi casi non vengono mai definiti infortuni sul lavoro, ma incidenti stradali in cui sono coinvolti mezzi pesanti con tutte le conseguenze che, da tale «disinformazione» od informazione parziale, possono derivare, in relazione alla gravità dell'analisi del fenomeno.

Attività operativa in sinergia con le altre Istituzioni

Fino a poco tempo fa, proprio per la peculiare specialità che la contraddistingue (art. 11 Codice della Strada[10]), era la Polizia Stradale che effettuava la maggior parte dei controlli nel settore dell'autotrasporto (*slide 9*), anche perché le altre Forze dell'Ordine sono prioritariamente impegnate in altri ambiti.

Di recente, il Ministero dell'Interno è intervenuto su questa materia ed ha stimolato un coinvolgimento delle altre Forze dell'Ordine in tale settore. In particolare, le Prefetture periodicamente pianificano la modulazione di piani congiunti di controllo del territorio.

In considerazione del ruolo di capofila rivestito dalla Specialità, vengono realizzati dalla stessa momenti formativi su alcune materie del settore di particolare complessità al fine di poter condividere con i colleghi delle altre Forze dell'Ordine le nostre conoscenze per il perseguimento di elevati *standard* professionali ed il conseguimento di buoni risultati nel corso dei piani operativi provinciali.

Per quanto riguarda i controlli dell'autotrasporto (*slide 10*) si procede, a livello nazionale, regionale e provinciale, ad una periodica calendarizzazione di servizî. Sussistono numerose iniziative, quali Operazioni ad Alto Impatto in cui periodicamente, nelle stesse giornate, in tutta Italia si svolgono determinati tipi di controllo finalizzati alla verifica della regolarità in specifiche materie concernenti il trasporto su strada (ad esempio, autotrasporto merci e passeggeri, trasporto sostanze alimentari, trasporto animali vivi, ecc.).

In collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti vengono effettuati, sempre nell'ottica della salvaguardia della sicurezza stradale, i controlli con i Centri di Revisione Mobili per verificare le condizioni dei veicoli commerciali.

---

[10] Art. 11 Codice della Strada «Servizî di polizia stradale»
1. Costituiscono servizî di polizia stradale:
a) la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;
b) la rilevazione degli incidenti stradali;
c) la predisposizione e l'esecuzione dei servizî diretti a regolare il traffico;
d) la scorta per la sicurezza della circolazione;
e) la tutela e il controllo sull'uso della strada.
2. Gli organi di polizia stradale concorrono, altresì, alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere. Possono, inoltre, collaborare all'effettuazione di rilevazioni per studi sul traffico.
3. Ai servizî di polizia stradale provvede il Ministero dell'Interno, salve le attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati. Al Ministero dell'Interno compete, altresì, il coordinamento dei servizî di polizia stradale da chiunque espletati.
4. Gli interessati possono chiedere agli organi di polizia di cui all'art. 12 le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza ed al domicilio delle parti, alla copertura assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi ultimi.

Tale sinergia viene attuata, a seconda delle delicate materie di competenza, anche con le Aziende Sanitarie Locali (trasporto alimenti) e/o con i Servizî Veterinari (trasporto animali vivi).

Conclusioni

In conclusione (*slide 11*), è necessario procedere al costante monitoraggio dei dati che devono essere analizzati, con riferimento alle cause dell'incidentalità, ed essere aggregati per aree geografiche. Tale sistema consente in concreto di verificare l'efficacia delle strategie messe in campo.

Tale attività di analisi è infatti indispensabile per comprendere se occorre porre in essere dei correttivi alla molteplice azione mirata a contenere il grave fenomeno dell'incidentalità stradale.

A titolo esemplificativo dell'importanza che riveste la collaborazione, si pone l'accento sulla positiva esperienza concernente la verifica della segnaletica stradale.

Al fine di regolarizzare situazioni di criticità sono state, infatti, realizzate numerose iniziative nell'alveo istituzionale coordinato dalle Prefetture competenti per territorio, con il coinvolgimento di tutti gli Enti proprietari delle strade.

Fattivamente la Polizia Stradale effettua le ricognizioni, a livello provinciale, documentate fotograficamente, a seguito delle quali gli Enti proprietari delle strade vengono invitati a rimuovere le situazioni di incongruenza o di vetustà della segnaletica.

Concludo ribadendo, pertanto, che il salto ulteriore che dovremmo fare è di carattere culturale, tenendo saldo il fondamentale principio della sicurezza partecipata.

Dovremmo smettere di pensare che la strada sia un intervallo tra due appuntamenti perché uno dei rischi che corriamo è proprio quello di non comprendere, presi dai due appuntamenti, l'importanza della strada come *trait d'union* indispensabile per proiettare il presente nel futuro della società.

Presentazione Roberto Campisi

L'impegno della Polizia Stradale per la riduzione degli incidenti su strada

Roberto Campisi
Comandante del Compartimento Polizia Stradale per la Lombardia

Milano, 24 ottobre 2019

PREMESSA

- L' art 1 del Codice della Strada enuncia quale principio fondamentale perseguito dallo Stato la sicurezza delle persone in materia di circolazione stradale

- …. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre **i costi economici, sociali ed ambientali** derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di **qualita' della vita** dei cittadini anche attraverso una **razionale utilizzazione del territorio**; di migliorare **la fluidita'** della circolazione

INTRODUZIONE

- Icaro, Pullman Azzurro, Biciscuola, Guido con Prudenza, Gite Scolastiche Sicure, ecc.
- Facoltà di Psicologia della Sapienza di Roma e altri Atenei italiani
- Iniziative con aziende : Poste Italiane, Enel, Bosch, Pirelli, ecc.

POLIZIA STRADALE E INAIL

- Collaborazione decennale
- Protocollo Nazionale
- Un progetto denominato "*Sicurezza sulla Strada giusta*"

Interventi :

❖ **nell'ambito formativo**

❖ **nell'ambito operativo**

INIZIATIVA IN LOMBARDIA

Infortuni sul lavoro

- in occasione del lavoro (***rischio specifico***)
- "in itinere" (***rischio generico aggravato***)

- Il mondo dell'autotrasporto delle merci è un settore che riveste il ruolo economico straordinario per il nostro Paese però il coinvolgimento di un mezzo pesante negli incidenti stradali produce un **impatto drammatico e mediatico sconvolgente** ma non assume mai la denominazione di **infortunio sul lavoro**
- In quest'ottica da parte della Polizia Stradale e dell'INAIL Lombardia si è ritenuto importante **analizzare e contrastare il fenomeno** infortunistico e di svolgere una azione di prevenzione che all'interno delle aziende abbia modo di poter trovare una sua collocazione stabile

IL TRASPORTO DELLE MERCI SU GOMMA

- L' esigenza di una **mobilità sicura** riguarda quindi anche quei soggetti impegnati quotidianamente nel trasporto di merci su ''gomma", divenuto la modalità di spostamento privilegiata. Infatti :
- I mezzi commerciali costituiscono circa il **12% del parco veicolare** nazionale
- Il trasporto su gomma rappresenta i 2/3 del tonnellaggio complessivo
- L' 80% delle merci si muovono lungo la **rete autostradale** italiana
- Produce notevole incremento dei volumi di traffico, con ripercussioni sulla **fluidità della circolazione**
- Contribuisce all' i**nquinamento** ambientale
- Incide sulla sicurezza stradale sotto il profilo dell' incidentalità non tanto in termini numerici quanto per i danni derivanti dall' indubbia maggiore **potenzialità offensiva** del mezzo pesante rispetto agli altri veicoli

LA PROFESSIONALITA' NELL'AUTOTRASPORTO

- Dal 2009 è diventata obbligatoria la **Carta di Qualificazione del Conducente** (CQC) richiesta ai conducenti che effettuano professionalmente l'autotrasporto di cose
- **Obbligo di formazione** iniziale e periodica per i conducenti professionali
- La **scheda di trasporto** che indica i soggetti della filiera del trasporto (committente, vettore, caricatore e proprietario) permettendo quindi una **responsabilità diffusa** che si affianca a quella del conducente in caso di particolari violazioni
- La tutela del mercato attraverso azione di **contrasto alla concorrenza sleale**
- La c.d. **''normativa sociale''** finalizzata alla tutela del lavoratore, attraverso il rispetto dell' orario di lavoro dei tempi di guida e di riposo,
- Le ottimali condizioni psicofisiche (c.d. **"tolleranza zero**" in materia di alcool e sostanze stupefacenti)

INCIDENTALITA' NELL' AUTOTRASPORTO

- Il dato medio europeo dell' incidentalità stradale relativa al trasporto merci su gomma è pari circa al 6% del valore totale
- Negli ultimi decenni grazie all' attività di controllo, alle numerose iniziative e campagne di sensibilizzazione nonché ad una normativa sempre più mirata è stata registrata una flessione molto vicina 50% del numero delle vittime in sinistri stradali con coinvolti veicoli commerciali
- Nell' ultimo decennio si è registrata una sempre maggior sensibilità al problema : numerose le iniziative patrocinate dall' Albo dell' Autotrasporto , in linea con la filosofia della c.d. **"sicurezza partecipata"**

I CONTROLLI NELL'AUTOTRASPORTO

- Fino a poco tempo fa i controlli erano prevalentemente **appannaggio della sola Polizia Stradale**
.
- Recenti direttive del Ministero dell'Interno hanno **stimolato e richiesto il coinvolgimento delle altre forze di Polizia**

- Sotto l'egida delle Prefetture vengono attuati **piani di controllo congiunti** in tema di legislazione sull'autotrasporto cui partecipano tutte le forze di polizia presenti sul territorio

- L'attività di controllo congiunto viene preceduta anche da una **fase formativa** su materie specifiche in cui la Polizia Stradale, per tradizione e professionalità, ne risulta essere capofila : Cronotachigrafo, Autotrasporto di merci nazionale ed internazionale, Trasporto nazionale ed internazionale di persone, Cabotaggio, Merci pericolose, Rifiuti, Falso documentale, Trasporto animali, Alimenti, ecc.

I CONTROLLI NELL'AUTOTRASPORTO

- In particolare, con cadenze predeterminate vengono **calendarizzate sia a livello centrale, sia regionale, che provinciale** un numero di servizi operativi i cui risultati permettono di soddisfare quanto in materia di controlli su strada è richiesto dall'Unione Europea da una parte, dall'altra mantenere, in via preventiva, l'attenzione alta sul rispetto delle norme da parte di tutti gli operatori del settore

- I servizi specifici riguardano : Operazioni nazionali ad **Alto Impatto**; Servizi congiunti con **Centri di Revisione Mobili**; Servizi **congiunti con personale ASL**; Servizi **congiunti con Veterinari**; Servizi di **controllo per abuso** sostanze alcoliche e stupefacenti; Servizi **TISPOL**

CONCLUSIONI

- Trattandosi di "infortuni sul lavoro", diversi da quelli "in itinere", **conoscere l' entità del fenomeno regionale** e poterlo relazionare al dato nazionale per verificare se il nostro territorio fa registrare delle costanti peculiarità, in positivo o in negativo, ci permetterà di mettere in campo strategie per fronteggiare il fenomeno infortunistico in argomento

- Il miglioramento della base conoscitiva risulta prioritario **per un governo efficace della sicurezza stradale**, anche in un' ottica di prevenzione degli incidenti attraverso interventi sui comportamenti di guida (formazione, informazione, efficacia dei controlli, sensibilizzazione al valore della sicurezza come responsabilità condivisa), nonché interventi mirati sulle infrastrutture e sui veicoli

Paolo Mazzoni

Consigliere delegato Rapporti Istituzionali Assosegnaletica

Assosegnaletica è l'Associazione Italiana Segnaletica Stradale, un'associazione che raggruppa produttori ed operatori che si occupano dell'installazione e della manutenzione della segnaletica verticale ed orizzontale e rappresenta, quindi, tutta la filiera industriale impegnata, a livello industriale, nella messa in sicurezza delle strade. Fa parte di ANIMA, Federazione delle Associazioni nazionali dell'industria meccanica varia ed affine, federazione che aderisce alla Confederazione Generale dell'Industria Italiana (Confindustria).

A proposito di strade, il Codice della Strada[11], appunto, contiene una norma molto semplice in virtù alla quale tutti gli Enti proprietari delle strade dovrebbero avere un catasto segnaletico[12], l'ANAS già da tempo lo ha attuato, ma parlo anche dei Comuni, delle Province, delle Città Metropolitane (*slide 2*).

Come Associazione suggeriamo che ci debbano essere meno segnali sulle strade: questo può sembrare un paradosso, ma in realtà cerchiamo di far capire alle Istituzioni che andrebbero rimossi segnali vetusti od obsoleti che ci indicano percorsi che non sono neanche più esistenti. Vi è una conflittualità tra segnali vecchi e nuovi. L'invito che viene rivolto alle Istituzioni, a partire dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per finire ai Comuni più piccoli, è quello di avere meno segnali, ma, certamente, di maggiore qualità.

Da ultimo, ma non ultimo, è necessario un focus sulla manutenzione, a partire da quella ordinaria, che deve iniziare dalle cose più piccole come può essere un segnale di precedenza ovvero un segnale di stop che può sembrare banale rispetto al Ponte Morandi di Genova, ma un segnale, come vedremo dopo in un'infografica di un'associazione di consumatori, può cambiarci la vita (*slide 11*).

Cosa prevede il Codice della Strada con riferimento alla manutenzione?

Nel 1992 il Legislatore ha deciso di finanziarla — invece che con i trasferimenti dallo Stato agli Enti Pubblici Territoriali, proprietari delle strade — con i proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie alle infrazioni al Codice della Strada[13]. Il 50% delle multe deve

---

[11] Cfr., supra, nota 2.
[12] Articolo 13, comma 6, del Codice della Strada.
[13] Articolo 208 del Codice della Strada.

essere speso per la sicurezza stradale. Dal 1992 al 2010 ciò è avvenuto di rado, specie per gli Enti locali. Nel 2010, la legge 29 luglio 2010, n. 120, di modifica al Codice della Strada, ripropone la stessa formula, ma prevedendo una specifica destinazione d'uso, per la quale il 12,5% dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie per infrazioni al Codice della Strada dovrebbe andare a finanziare la manutenzione ordinaria della segnaletica. Quindi, ogni 100 euro incassati, un Comune, ad esempio, dovrebbe prendere 12 euro e riparare e manutere i segnali che, è opportuno ricordare, hanno una durata limitata che si attesta tra i 7 ed i 10 anni.

La situazione della segnaletica sulle strade italiane (*slide 3*) rivela come il 60% circa non sia conforme alla legge. La situazione si sta aggravando sempre di più perché gli Enti locali impiegano i fondi destinati alla manutenzione per altre finalità.

Vi sono anche inchieste giornalistiche a testimoniarlo.

Come, ad esempio, quella che il mensile Quattroruote ha svolto nel 2015 (*slide 4*), e la situazione è peggiorata nel corso degli ultimi anni. Gli accessi agli atti, che gli utenti della strada compiono, fanno emergere una situazione nella quale si evidenzia che i soldi sono impiegati, ad esempio, per pagare gli straordinari dei vigili urbani, voce non contemplata nella sicurezza stradale, oppure per acquistare i proiettili delle pistole dei vigili urbani, ovvero per risolvere il problema del randagismo o per l'acquisto di lampadine.

Oppure, come l'inchiesta della giornalista Nicoletta Cottone, pubblicata su Il Sole 24 Ore (*slide 5, 6 e 7*), dal titolo «Multe bancomat dei Comuni: incassati 1,7 miliardi» [nel 2017]. Le ragioni sono da imputarsi anche all'installazione degli Autovelox perché è vero che la velocità e l'uso dello smartphone alla guida sono e saranno sempre i nemici principali da combattere, però è necessario che le strade vengano messe in sicurezza. Questa indagine è estremamente importante perché mostra come siano in aumento gli incassi derivanti dalle multe, ma, al contempo, siano in calo le spese per i lavori pubblici e per la manutenzione stradale.

In un altro articolo di stampa (*slide 8*) emerge come, nella Capitale, il caos segnaletica sia tra le piaghe della città. Ben 8.469 incidenti stradali nel 2018 sono stati causati dalla mancata manutenzione della segnaletica stradale. La percentuale degli incidenti dovuti esclusivamente alla scarsa manutenzione dei cartelli stradali è del 33%.

Il problema della segnaletica sarà molto più evidente nel futuro quando si realizzeranno le cosiddette *smart road*, vale a dire strade intelligenti sulle quali avverrà una comunicazione ed un'interconnessione con, e tra, i veicoli che le percorrono. Perché uno degli elementi di sicurezza delle future *smart road* sarà sicuramente la segnaletica. Se questo è il nostro inizio in Italia, non siamo messi benissimo.

È stata avanzata una proposta di modifica al Codice della Strada (*slide 9*) volta a superare il vincolo della destinazione d'uso attualmente previsto per la sicurezza stradale. La traduzione di questa proposta è riassumibile in quattro punti. Ogni Comune deciderebbe come spendere il totale dei proventi derivanti dalle multe senza più alcun vincolo di destinazione. La sicurezza stradale non sarebbe più de facto materia concorrente tra Stato ed Ente locale perché l'Ente locale avrebbe diritto di scegliere dove mettere un segnale verticale, ad esempio, anche se, occorre ricordarlo, ha anche il dovere di

manutenerlo. I Comuni potrebbero validare tra le voci di spesa tutto quello che già oggi fanno, come, ad esempio, spese previdenziali e straordinari dei vigili urbani, benzina auto, telefono, illuminazione, randagismo, cura del verde, proiettili, materiale informatico, ecc.. La rimozione dei vincoli di destinazione è finalizzata ad eliminare i rilievi della Corte dei Conti su come vengono distratti i soldi delle multe.

Nella *slide 10* è evidenziata la situazione, in termini di morti per milioni di abitanti ([dati al 2018], negli Stati membri dell'Unione Europea [a 28]. L'Italia si colloca al di sotto della media europea.

Cosa sta facendo Assosegnaletica? Assosegnaletica ha avviato *(slide 11*), insieme ad un'associazione di consumatori, Konsumer, una campagna promozionale attraverso un concorso fotografico dal titolo #ScattaIlSegnale: i partecipanti devono inviare fotografie di segnali in scarse condizioni di manutenzione. Questa iniziativa ha riscosso molto successo.

Sono almeno cinque le ragioni per investire nella segnaletica (slide 12):

1. in primis, perché l'Italia è lontana dall'obiettivo di dimezzare in dieci anni il numero di incidenti stradali;
2. perché una segnaletica in buono stato è fondamentale per il pieno sviluppo delle *smart road*;
3. perché ad ottobre 2019 è stata adottata una direttiva europea che fissa criteri stringenti per la manutenzione e le caratteristiche tecniche della segnaletica presente sulle strade degli Stati membri[14];
4. perché darebbe linfa alla filiera industriale che rappresenta Assosegnaletica e che dà lavoro ad oltre 10.000 addetti alla sostituzione e/o alla manutenzione della segnaletica;
5. perché la sostituzione dei segnali stradali potrebbe attivare un processo virtuoso, non solo in termini di riduzione di incidenti, ma attiverebbe anche un processo virtuoso di economia economia circolare attraverso il recupero ed il riciclo dei materiali ferrosi e dell'alluminio.

«Rottama il segnale» (*slide 13, 14 e 15*) è la proposta di Assosegnaletica che prevede un piano triennale di rottamazione della segnaletica con focus al primo anno sulla segnaletica prioritaria per la sicurezza degli utenti della strada (ad esempio, segnali di precedenza, di divieto e di obbligo), al secondo anno sulla rottamazione dei segnali di indicazione, di direzione obbligatoria e della segnaletica secondaria ed al terzo anno sulla rottamazione della restante segnaletica e sulla manutenzione ordinaria.

Le *slide 16 e 17* offrono esempi fotografici di segnaletica che andrebbe manutenuta o, meglio, sostituita, con una nota di colore nella foto a destra della *slide 17* che, ovviamente, è all'interno di un parcheggio privato di una Chiesa.

Il problema è che molte risorse finanziarie vengano utilizzate per operazioni di realizzazione di particolari forme di segnaletica orizzontale, come evidenziato nelle *slide 18, 19 e 20*.

Infine, un aspetto particolarmente importante e delicato quale quello della sicurezza degli addetti alla segnaletica stradale (*slide 21*) che compiono un'attività particolarmente rischiosa.

---

[14] Direttiva 2019/1936/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio 23 ottobre 2019 recante modificazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Presentazione Paolo Mazzoni

Manutenzione ordinaria e sicurezza stradale
Un binomio imprescindibile
Paolo Mazzoni
ASSO SEGNALETICA
ASSOCIAZIONE ITALIANA
SEGNALETICA STRADALE
FEDERATA
ANIMA
CONFINDUSTRIA
LA STRADA PER LA SICUREZZA
CONSIGLIO DI INDIRIZZO E VIGILANZA INAIL
Milano 24 ottobre 2019

CATASTO SEGNALETICO
- QUANTITA' + QUALITA'
MANUTENZIONE ORDINARIA
Il Codice della Strada finanzia la segnaletica stradale con il 12,5 % delle multe

LO STATO DRAMMATICO DELLA SEGNALETICA

OGGI IN ITALIA CIRCA **IL 60% DELLA SEGNALETICA STRADALE NON È CONFORME ALLA LEGGE**

TROPPO SPESSO GLI **ENTI LOCALI UTILIZZANO I FONDI** DESTINATI ALLA MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA **PER ALTRE FINALITÀ**

NELLA PROPOSTA DI **RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA** (ATTUALMENTE IN DISCUSSIONE), SI VORREBBE ELIMINARE PERFINO LA **QUOTA MINIMA DI RISORSE** CHE GLI ENTI PROPRIETARI DEVONO DESTINARE ALLA **MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA** PRESENTE SULLE PROPRIE STRADE (ART. 208, COMMA 4, LETT. A)

PRIMO PIANO | DOVE VANNO I NOSTRI SOLDI

IL BUCO NERO DELLE MULTE

Un miliardo e mezzo di euro: ecco quanto Stato, Comuni e Province incassano ogni anno dalle contravvenzioni. Almeno il 50% dovrebbe essere reinvestito nella sicurezza stradale. Ma, siccome la norma è vaga, ognuno fa come gli garba. Per esempio, a Napoli i soldi fatti con i verbali servono anche a comprare le divise dei vigili. Che sono costate 1 milione...

di Marie Rossi

A di Aosta metà di quanto il Comune ha incassato con le multe è stata spesa per sgomberare la neve; a Napoli 1 milione di euro è servito a comprare le divise dei vigili; a Milano 10 milioni sono stati utilizzati per pagare gli straordinari agli agenti per «servizi particolari». Sono soltanto tre esempi, tra quelli evidenziati qui accanto, di come le amministrazioni comunali hanno impiegato, l'anno scorso, i "proventi delle sanzioni amministrative", come li definisce il Codice della strada.

Ma di esempi ve n'è un'infinità. Sfogliando la documentazione che siamo riusciti a ottenere da alcune amministrazioni comunali, infatti, si scopre che a Trieste il 16,7% se n'è andato in «compensi per servizio turnificato, reperibilità, disagi»; a Bari oltre 500 mila euro sono stati destinati alla «sicurezza stradale davanti alle scuole»; a Reggio Emilia quasi 100 mila sono stati usati per la «previdenza»; e ancora, ad Aosta il 13% è stato speso per la «manutenzione degli impianti di illuminazione pubblica»; a Milano 1,35 milioni sono serviti a pagare «canoni radio» e «collegamenti telematici» e a Napoli, di nuovo, 3,1 milioni (il 10,3%) sono stati impiegati per le «politiche sociali per favorire la mobilità sul territorio cittadino» e altri 345.800 euro per la «convenzione Fastweb». Insomma, di tutto e di più.

Il fatto è che ogni Comune interpreta la legge un po' come gli pare. L'articolo 208 del Codice della strada (vedere lo schema a pag. 9) dice che almeno metà delle multe incassate dagli enti locali (ma nulla vieta d'indirizzare a ciò una percentuale superiore, al limite anche la totalità delle risorse) debba essere destinata a tre grossi capitoli riguardanti la sicurezza stradale: segnaletica, attività di controllo →

6 QUATTRORUOTE Aprile 2015

I PROVENTI SERVONO A PAGARE DI TUTTO E DI PIÙ

MILANO 128 milioni di cui 10 milioni PER STRAORDINARI E SERVIZI PARTICOLARI

TRENTO 1,7 milioni di cui 158 mila PER NOLEGGIO APPARECCHIATURE DI CONTROLLO E ACCERTAMENTO

TRIESTE 4,4 milioni di cui 1,1 milioni PER MANUTENZIONE ORDINARIA IMPIANTI D'ILLUMINAZIONE

REGGIO EMILIA 4,9 milioni di cui 133 mila PER ATTUAZIONE PROGETTO SICUREZZA URBANA

PESARO 2,7 milioni di cui 94 mila PER PREVIDENZA INTEGRATIVA

BARI 7,9 milioni di cui 1,4 milioni PER ASSEGNI, INDENNITÀ, CONTRIBUTI E IRAP

TORINO 35,6 milioni di cui 3,5 milioni PER IRAP, DISAGIO, REPERIBILITÀ E STRAORDINARI PERSONALE

PRATO 4,8 milioni di cui 289 mila PER INCENTIVAZIONE, STRAORDINARI E FLESSIBILITÀ PERSONALE DI POLIZIA

NAPOLI 30 milioni di cui 1 milione PER ACQUISTO VESTIARIO CORPO POLIZIA LOCALE

AOSTA 1,3 milioni di cui 611 mila SPESI PER SGOMBERO NEVE

Multe bancomat dei comuni: incassati 1,7 miliardi

di Nicoletta Cottone

Incassi record

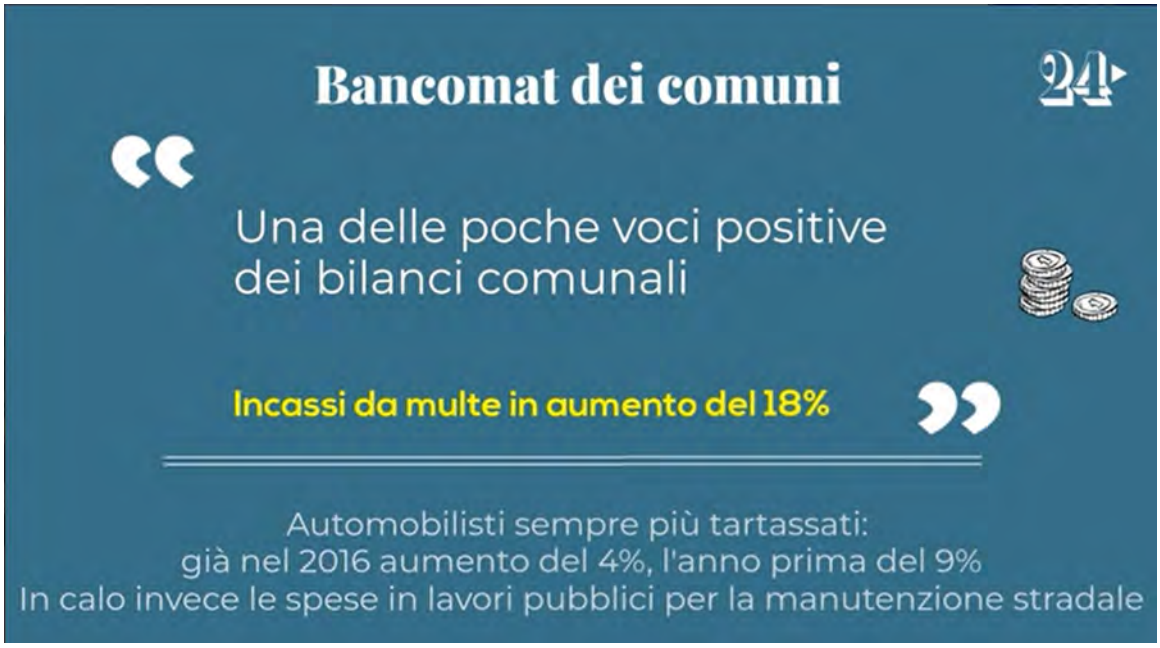
24

"I Comuni nel 2017 hanno incassato una cifra record per sanzioni e ammende: per il 90% multe stradali

Poco meno di 1,7 miliardi"

Le ragioni: da una parte l'installazione di nuovi autovelox, dall'altra l'accelerazione delle riscossioni, complice la rottamazione

6



7

Lunedì 15 Luglio 2019
www.ilmessaggero.it

Le sette piaghe della città

Caos segnaletica e gare bloccate aumentano gli incidenti stradali

▶I finanziamenti per le nuove indicazioni ci sono: 1,6 milioni di euro. Ma è tutto fermo da mille giorni

▶A vuoto 5 tentativi di formare la commissione per assegnare i lavori. E chi guida rischia sempre di più

IL CASO

ROMA Qual è il colmo per l'appalto della segnaletica stradale? Rimanere al palo. La storia, però, è seria proprio perché le vie di Roma rimangono pericolose e piene di insidie, con epiloghi tragici. Una *Spoon River* che si trascina senza sosta, nel martinali delle forze dell'ordine e dei vigili. I sinistri, soprattutto quelli degli scooter, dati del ministero dei Trasporti alla mano sono aumentati rispetto ai primi sei mesi del 2018.

E così questa storia racconta - ancora una volta - come il Campidoglio sia diventato un porto delle nebbie. Con gare bloccate e condannate a un eterno rinvio.

Fine pena mai, lasciate ogni speranza o voi che entrate negli uffici della burocrazia capitolina.

È il caso appunto dei lavori per la sostituzione dei cartelli stradali nelle principali arterie romane. Dalla Cassia alla Prenestina, passando per la Cristoforo Colombo e la Salaria. Un intervento necessario per la sicurezza dei cittadini, tanto da essere inserito anche questo nei fondi giubilari gravati

Le cifre

8.469 Gli incidenti stradali nel 2018 per mancata manutenzione della segnaletica stradale

-8,47% La percentuale relativa al calo degli interventi sulla segnaletica verticale ad opera dei Municipi nel 2018

5 I tentativi di formare la commissione per aggiudicare i lavori per la segnaletica

33% La percentuale degli incidenti dovuti esclusivamente alla scarsa manutenzione dei cartelli stradali

13,3 I milioni di fondi del Giubileo stanziati per le strade ma bloccati

5,6 I milioni stanziati per piazza Venezia

1.512 Il numero degli interventi su segnaletica stradale nel 2018 di competenza centrale

1,6 Sono i milioni stanziati

4,4 I milioni stanziati per l'Aurelia

LE DOMANDE

1 Perché i fondi per la segnaletica ci sono ma non vengono usati

2 Perché il Comune non riesce a usare finanziamenti legati al Giubileo

3 Perché nessuno vuole far parte della commissione giudicatrice

Inizia la parte più difficile: il dipartimento dei Lavori pubblici procede con i sorteggi della commissione giudicatrice. Come tappi di lambrusco, saltano in successione tre presidenti e due commissari. Tra chi è incompatibile, chi rinuncia perché prossimo alle pensione, chi in poche parole non se la sente di prendere questa responsabilità.

I FLOP

A nulla serve il pressing dell'amministrazione, i tentativi di offrire premi e bonus nel contratto decentrato a chi - pur dovendo-

24/10/2019 Titolo titolo titolo 8

Nota ANCI – Audizione sulle proposte di legge “Modifiche Codice della Strada

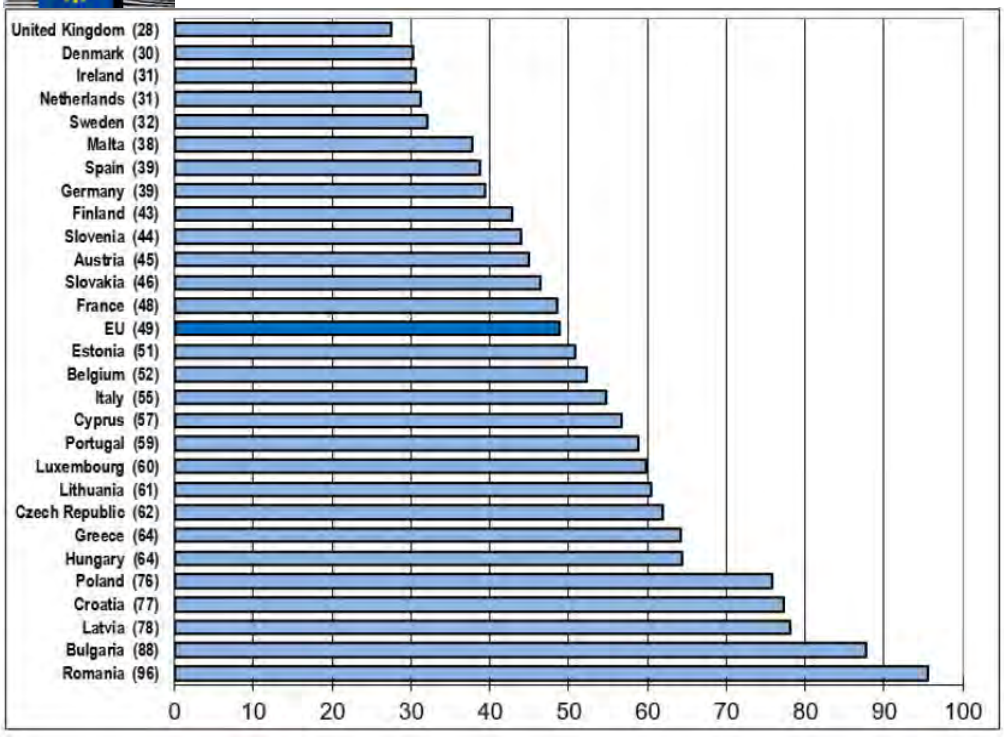
…….È necessario semplificare il macchinoso e vincolato meccanismo di destinazione dei proventi delle multe, in modo da consentire ai Comuni un efficace potenziamento dei servizi di sicurezza stradale e sicurezza urbana.
*In particolare, si ritiene utile modificare il comma 4 prevedendo che una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti ai Comuni sia destinata, **con delibera di giunta,** alle finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente…….*

TRADUZIONE

- OGNI COMUNE DECIDERA’ COME SPENDERE IL TOTALE DEI SOLDI DELLE MULTE SENZA PIU’ ALCUN VINCOLO DI DESTINAZIONE
- LA SICUREZZA STRADALE DE FACTO NON SARA’ PIU’ MATERIA CONCORRENTE TRA STATO ED ENTE
- I COMUNI POTRANNO COSI’ VALIDARE TRA LE VOCI DI SPESA TUTTO QUELLO CHE GIA’ OGGI FANNO (ES. SPESE PREVIDENZIALI E STRAORDINARI DEI VV.UU. / BENZINA AUTO / TELEFONO / ILLUMINAZIONE / RANDAGISMO/ CURA DEL VERDE , PROIETTILI , MATERIALE INFORMATICO ETC ETC)
- SI EVITERANNO COSI’ TUTTI I GRAVI RILIEVI SIN QUI RICEVUTI DA CASSAZIONE /CORTE DEI CONTI MIN.INFRASTRUTTURE E TRASPORTI / MIN INTERNO ETC ETC

9

Morti per milione di abitanti anno 2018



European Commission - Fact Sheet

10

La campagna #scattailsegnale

LO SCORSO GIUGNO, **ASSOSEGNALETICA** E **KONSUMER** HANNO LANCIATO IL CONCORSO FOTOGRAFICO ONLINE **#SCATTAILSEGNALE**, CHE CHIEDE AGLI UTENTI DI FOTOGRAFARE I SEGNALI PIÙ ECLATANTI IN TERMINI DI SCARSA MANUTENZIONE:

OLTRE **1.431.020 UTENTI RAGGIUNTI SU INSTAGRAM E FACEBOOK**

OLTRE **400 FOTO SCATTATE E INVIATE**

DIFFUSIONE SUI PRINCIPALI MEDIA NAZIONALI (**LA7, TGCOM, TG5, RADIO 24, ANSA.IT**)

5 BUONE RAGIONI PER INVESTIRE NELLA SEGNALETICA

- L'ITALIA E' LONTANISSIMA DALL'OBIETTIVO DI **DIMEZZARE** IN DIECI ANNI, ENTRO IL 2020, IL NUMERO DI **INCIDENTI STRADALI** (RAPPORTO ASVIS 2019)
- UNA SEGNALETICA IN BUONO STATO E' FONDAMENTALE PER IL PIENO **SVILUPPO DELLE SMART ROADS**
- LO SCORSO 7 OTTOBRE, E' STATA ADOTTATA UNA **DIRETTIVA EUROPEA** CHE FISSA CRITERI STRINGENTI PER LA MANUTENZIONE E LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA SEGNALETICA PRESENTE SULLE STRADE DEGLI STATI MEMBRI
- LA SOSTITUZIONE/MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA PERMETTEREBBE DI DARE LINFA A UNA **FILIERA** CHE CONTA **OLTRE 10.000 ADDETTI IN ITALIA**
- LA SOSTITUZIONE DEI SEGNALI POTREBBE **ATTIVARE UN PROCESSO VIRTUOSO DI ECONOMIA CIRCOLARE**, ATTRAVERSO IL RECUPERO DI MATERIALE FERROSO E DI ALLUMINIO

ASSO SEGNALETICA

LA PROPOSTA DI ASSOSEGNALETICA/1

LA PROPOSTA DI ASSOSEGNALETICA/2

Prevedere, nell'ambito delle risorse già stanziate, UN PIANO TRIENNALE DI ROTTAMAZIONE DELLA SEGNALETICA

PRIMO ANNO

60% delle risorse destinate alla rottamazione della **segnaletica prioritaria** per la sicurezza degli utenti (segnali di precedenza, divieto, obbligo, etc.)

SECONDO ANNO

30% delle risorse destinate alla rottamazione dei **segnali di indicazione, direzione obbligatoria** e alla segnaletica **secondaria**

TERZO ANNO

10% delle risorse destinate alla **rottamazione dei restanti segnali e manutenzione ordinaria**

P
PARCHEGGIO RISERVATO AI FIDELI
CHE PARTECIPANO ALLE
SS. MESSE - CATECHESI - ATTIVITÀ
PARCHIMETRO PARROCCHIALE
1 ora - 10 Ave Maria
2 ore - 20 Ave Maria
3 ore - 30 Ave Maria
4 ore - 40 Ave Maria
5 ore - un Santo Rosario
un quarto d'ora un
Pater Ave Gloria
Cristo Regni!... Sempre!

ASSO SEGNALETICA

ASSO SEGNALETICA

ASSOCIAZIONE ITALIANA
SEGNALETICA STRADALE

FEDERATA
ANIMA CONFINDUSTRIA MECCANICA VARIA

www.assosegnaletica.it
www.segnaleticatemporanea.it
assosegnaletica@anima.it

Roberto Mastrangelo

Responsabile Gestione Rete ANAS (*)

L'impegno dell'ANAS[15] sul tema della sicurezza stradale riguarda innanzitutto una rete stradale di circa 30.000 kilometri: una rete stradale importante, impegnativa e dalla vita abbastanza lunga (*slide 2*). Difatti, la maggior parte delle nostre strade sono state realizzate nel primo dopoguerra. Essa consta, inoltre, di un numero un numero di ponti e viadotti elevato, ben 14.575, oltre a 1.953 gallerie. Quindi una rete stradale complessa, anche dal punto di vista delle infrastrutture e dei territori che attraversa. Ed è sicuramente una rete stradale che, per la maggior parte, non era stata concepita per le tipologie di traffico, per i veicoli e per i volumi di traffico che oggi, invece, vengono imposti a questa rete.

La sicurezza stradale (*slide 3*) è sempre declinata attraverso i tre elementi costitutivi, è cioè strada, veicolo, essere umano.

Con riferimento alla strada (*slide 4*) il primo punto è progettare, costruire, strade sicure, le quali vanno successivamente mantenute sicure e, infine, gestite in modo sicuro. Relativamente alla progettazione di una strada sicura nelle *slide 5*, *6*, *7*, *8* e *9* sono illustrati due esempi, tratti da esperienze recenti. Il primo è relativo alla progettazione ed alla realizzazione di barriere stradali con dispositivo salva-motociclisti. Il tema degli utenti deboli, in particolare quello dei motociclisti, è già stato evidenziato in precedenza. Alcuni incidenti molto gravi hanno come vittime i motociclisti a causa dell'urto contri i paletti dei montanti delle barriere di sicurezza. L'ANAS ha progettato (*slide 6*), testato ed omologato delle barriere salva-motociclisti, barriere dotate di una bandella inferiore che evita il contatto della motocicletta che scivola sul piano stradale contro i paletti. Queste barriere sono in corso di montaggio su quelle strade che, per caratteristiche e tipologia di traffico, sono le più interessate da questi fenomeni. Un secondo esempio,

---

(*)Sintesi dell'intervento non rivista dall'Autore

[15] Azienda Nazionale Autonoma Strade, organismo di diritto pubblico aveste veste di società per azioni e facente parte dal 2018 del Gruppo Ferrovie dello Stato.

[16] La barriera stradale in cemento prende il nome di new jersey dallo Stato degli Stati Uniti d'America, New Jersey, dove è stato per la prima volta installato questo tipo di dispositivo a partire dalla fine degli anni '50 del XX° secolo.

oggetto di studio e di realizzazione da parte dell'ANAS è stata una barriera stradale in calcestruzzo, il cosiddetto *new jersey*[16]. Anche questo elemento strutturale, in passato, in caso di incidente ha manifestato criticità perché è stato scavalcato, è stato divelto, è stato superato soprattutto da mezzi pesanti. La conoscenza di questa tipologia di incidenti ci ha portato a progettare una barriera spartitraffico in calcestruzzo (*slide 7*) che ha delle tipologie costruttive legate alla modalità di ancoraggio sul terreno ed alle modalità di collegamento dei vari elementi che ha superato alcune criticità presenti in alcune strutture odierne. Queste barriere sono state di recente sottoposte a dei test consistenti in prove d'urto, utilizzando sia dei veicoli leggeri di 900 kilogrammi sia veicoli pesanti di 38 tonnellate che hanno urtato la barriera con velocità fino a 65 kilometri all'ora. Constatato che il dopo primo urto di un autotreno su questa barriera, il danno che la stessa aveva subìto era praticamente irrisorio, la prova d'urto è stata ripetuta sulla barriera già testata, e quindi già danneggiata, con un autocarro di 38 tonnellate che ha impattato la barriera con la stessa velocità di 65 kilometri all'ora. La barriera ha resistito all'impatto e soprattutto ha consentito di ottenere una distanza operativa, W2, inferiore ad 80 centimetri. Questo è un fatto importante: non evita l'incidente, ma sicuramente evita le conseguenze dell'incidente. E quindi anche questo elemento verrà gradualmente sulla rete stradale.

Primo tema è, quindi, costruire strade sicure. Secondo tema, è mantenere le strade sicure. Per quanto riguarda il proprio finanziamento l'ANAS non rientra tra i soggetti che devono utilizzare i proventi delle multe per le attività manutentive perché le risorse per i piani di manutenzione vengono trasferite direttamente dallo Stato. I dispositivi di controllo di velocità, in particolare i Vergilius, installati sulle strade dell'ANAS sono gestiti dalla Polizia Stradale ed i proventi vanno nel fondo del Ministero dell'Interno. Nella *slide 10* è evidenziato come negli ultimi anni si sia registrata un'inversione di tendenza con la maggior parte delle risorse che sono destinate per interventi di manutenzione alle infrastrutture e non più per la realizzazione di nuove opere. La rete stradale dell'ANAS è stata integrata di oltre 3.500 kilometri di strade che erano state in precedenza cedute a Regioni e Province e che di recente sono tornate all'ANAS. L'impegno sulla gestione delle risorse che sono state assegnate all'ANAS, già da due o tre anni, è relativo manutenzione ed alla messa in sicurezza delle infrastrutture. La parte «nuove opere» già da qualche anno segna già da qualche anno un trend in diminuzione. È obiettivo primario conservare il patrimonio stradale esistente e successivamente verificare dove è realmente necessario implementare questo patrimonio infrastrutturale.

Terzo punto, la gestione della strada (*slide 11*), cioè a dire conoscere tutto quello che succede sulla strada e cercare, da un lato, di di prevenire le problematiche, o di disporre di piani per risolverle, che possono verificarsi sulla strada e, dall'altro, informare gli utenti di quello che succede sulla rete stradale. Questo è un aspetto fondamentale che ha un impatto sulla sicurezza perché riuscire a dare informazioni precise agli utenti sullo stato delle condizioni meteo o sulle situazioni di criticità significa allertarli, significa fargli cambiare percorso, fargli sapere che devono ridurre la velocità ovvero adottare delle azioni di guida conseguenti a quello che sta accadendo sulla strada. Gestire la strada significa anche migliorare queste comunicazioni, anche nella delle cosiddette *smart road*. Nel futuro strada ed utenti ed il gestore dialogheranno costantemente tra di loro in modo tale che le informazioni dalla strada arrivino direttamente all'utente ed al gestore. Quindi il processo di gestione di una strada, anche di una strada intelligente, ne migliora sicuramente il funzionamento.

Un focus sulla sicurezza stradale per il personale che lavora per l'ANAS. Le *slide 13*, *14*, *15* illustrano tramite alcuni dati e per immagini gli incidenti e gli infortuni che riguardano il personale ANAS e le istruzioni operative in materia di sicurezza. Anche all'ANAS una parte degli infortuni sono in itinere. Gli interventi che vengono posti in essere hanno a che fare, da un lato, con la tecnologia e con il miglioramento dei dispositivi di bordo e, dall'altro, la formazione.

Insieme alle strade gli altri due elementi della sicurezza stradale, come si diceva in precedenza, sono i veicoli e l'uomo (*slide 16*). I veicoli sono sempre più sicuri ed infatti le cause degli incidenti legate al veicolo sono ormai molto limitate. Il problema è l'uomo.

Si assiste ad un rallentamento della riduzione degli incidenti e dei decessi ad essi collegati (*slide 17*). Desta preoccupazione l'elevata incidenza degli incidenti autonomi, che sono quelli che coinvolgono un solo veicolo; si tratta di circa il 41% degli incidenti registrati sulla rete stradale ANAS. Se è vero che non vi è mai un'unica causa, è indubbio che la disattenzione, la distrazione, nell'incidente autonomo rivestono un ruolo importantissimo. È impressionante stare per strada e sentirsi passare dei mezzi pesanti ad alta velocità a mezzo metro quando si stanno compiendo degli interventi spesso anche con spregio alla cautela che è dovuta quando vi sono degli operatori al lavoro sulla strada.

E per ultimo un tema molto rilevante (*slide 18*). Si dovrebbe cogliere l'occasione di incidenti gravi che, purtroppo, continuano a coinvolgere soprattutto i giovani sulle strade per comunicare, soprattutto a questa categoria di utenti della strada, il concetto della sicurezza stradale. L'evento critico deve servire per salvare altre vite. Spesso ci sono casi in cui ci sono delle viziosità nella strada però la maggior parte degli incidenti di oggi sono legati ad altri fattori. In conclusione, fermo restando l'impegno a realizzare costantemente interventi manutentivi sulla rete stradale, compresa l'efficienza della segnaletica stradale, va ricordato che la sicurezza stradale è nelle nostre mani.

Presentazione Roberto Mastrangelo

ANAS E LA SICUREZZA SULLA RETE VIARIA

1

PARLIAMO DI STRADE ….

Quando parliamo di strada ricordiamoci che non sempre parliamo di strade nuove, costruite con criteri geometrici e tecnologie moderne ma anche e, spesso, di strade ed opere d'arte realizzate in decine di anni fa, con norme , materiali e modalità molto diverse dalle attuali.

Le stesse strade e le stesse opere oggi sono sottoposte a tipologie di veicoli e di traffico molto differenti da quelli ipotizzati e presenti all'epoca della loro costruzione.

Questo per comprendere quale sia il perimetro, ed anche le difficoltà nell'azione di un Ente Gestore della viabilità stradale nazionale come ANAS che ad oggi gestisce un patrimonio di circa 30.000 km di strade statali tra autostrade, extraurbane principali e secondarie (compresi circa 3600 km di strade di rientro da Regioni e Province), 14.575 tra ponti e viadotti, 1.953 gallerie.

2

SICUREZZA STRADALE

STRADA

VEICOLO

UOMO

3

PROGETTARE UNA STRADA SICURA

MANTENERE UNA STRADA SICURA

GESTIRE UNA STRADA

STRADA

4

PROGETTARE LA STRADA SICURA

BARRIERE ANAS SALVAMOTOCICLISTI

Barriere stradali di sicurezza innovative, in acciaio, completamente progettate da ANAS tra le prime in Italia con un profilo senza interruzioni che offre maggiore protezione al momento di un eventuale impatto, in particolare a tutela dei motociclisti, che sono gli utenti più vulnerabili della strada.

anas GRUPPO FS ITALIANE

5

PROGETTARE LA STRADA SICURA

Il 14 febbraio 2019 superata la prova per ottenere la marcatura CE:

Urto contro una barriera di un mezzo pesante di 38 tonnellate lanciato contro la barriera a una velocita' di 65km/h con un angolo di impatto di 20 gradi.

anas GRUPPO FS ITALIANE

anas GRUPPO FS ITALIANE

6

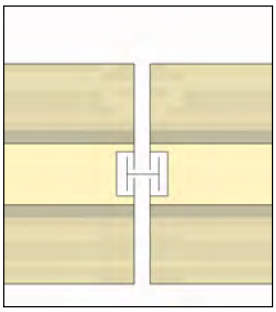
PROGETTARE LA STRADA SICURA

La nuova barriera NDBA : National Dynamic Barrier ANAS

ANAS ha progettato la nuova barriera spartitraffico centrale (NDBA) in calcestruzzo e l'ha sottoposta a crash test con esito positivo.
Le prove sono state eseguite presso il CSI di Bollate (Milano) .
La prova ha comportato il lancio di un veicolo leggero da 900 kg a 100 km/h e di un veicolo pesante di 38t a 65 km/h.

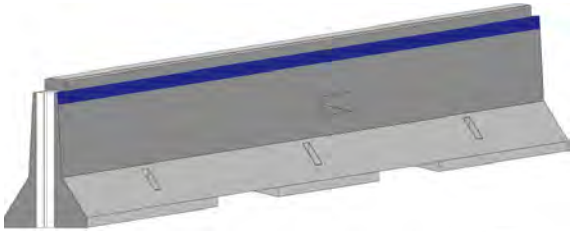
Dopo il primo urto con il veicolo pesante, constatato lo stato della barriera, è stata eseguita una seconda prova sulla stessa barriera già incidentata con un secondo veicolo pesante da 38t.
Anche la seconda prova ha avito esito favorevole e quindi per la prima volta è stata testata una barriera che puo' resistere a due eventi incidentali consecutivi conseguendo sempre lo stesso valore W2 (massimo spostamento che subisce la barriera in caso d'urto) < 0,80 m.

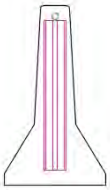
PROGETTARE LA STRADA SICURA

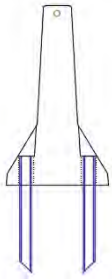


Una delle caratteristiche principali della nuova barriera è la sostituzione del tradizionale manicotto di collegamento, con un incastro realizzato da un profilato in acciaio che collega rigidamente gli elementi modulari adiacenti.
Il cinematismo che si genera durante l'urto fa si che la deformata sia piu' contenuta rispetto a quella che si avrebbe con il tradizionale vincolo a cerniera.

PROGETTARE LA STRADA SICURA :
la nuova NDBA National Dynamic Barrier ANAS







anas
GRUPPO FS ITALIANE

MANTENERE LA STRADA SICURA
Contratto di Programma 2016/2020

Piano 2016-2020: riepilogo investimenti Contratto di Programma ed Altre Fonti per tipologia di interventi

Totale = 23,4 miliardi di euro

36,0%	22,4%	22,3%	16,9%	1,8%	0,6%
€ 8,4 Miliardi	€ 5,3 Miliardi	€ 5,2 Miliardi	€ 3,9 Miliardi	€ 0,5 Miliardi	€ 0,1 Miliardi
Completamento di Itinerari	Adeguamento e messa in sicurezza	Interventi di Manutenzione Straordinaria	Nuove Opere	Interventi di ripristino della viabilità danneggiata dal sisma 2016 e viabilità provincia Belluno (*)	Altri Investimenti (**)

(*) Interventi da finanziare con fondi aggiuntivi comunitari e/o nazionali
(**) Include investimenti in tecnologie stradali, applicazioni tecnologiche, manutenzione straordinaria delle case cantoniere

anas
GRUPPO FS ITALIANE

GESTIRE UNA STRADA

Gestire la strada significa attuare tutte quelle azioni, sia preventive che durante gli eventi di varia natura che possono verificarsi, al fine di consentire il transito in sicurezza lungo le strade.
Significa studiare piani di emergenza ed intervento, predisporre dispositivi umani e strumentali per assistere l'utenza, individuare possibili cause di disservizio, fornire informazioni precise e tempestive, mantenere in efficienza l'infrastruttura…

anas
GRUPPO FS ITALIANE

11

GESTIRE UNA STRADA
…….la smart road

L'utente che percorre la strada riceverà informazioni in modalità viva voce su:

- - Stato del traffico e consigli sui percorsi
- - Eventi su strada (incidenti , code, rallentamenti ecc)
- - Condizioni meteo

L'infrastruttura riceve dagli utenti:

- posizioni e stato del traffico
- velocità di percorrenza o blocchi della circolazione
- allarmi per incidenti

Il Gestore riceve dalla infrastruttura stradale :

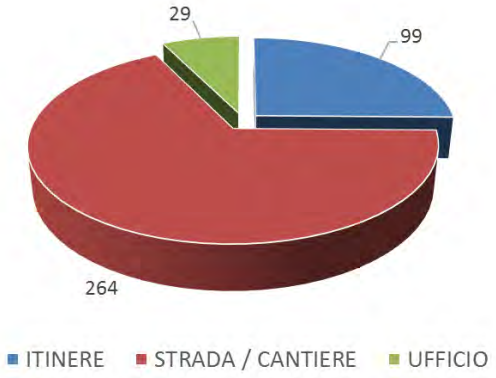
- informazioni sullo stato delle opere d'arte, dei versanti, della pavimentazione ecc
- sulla tipologia di veicoli in circolazione (merci pericolose) sullo stato di occupazione delle aree

anas
GRUPPO FS ITALIANE

12

LA SICUREZZA DEL PERSONALE ANAS
Riepilogo Infortuni 2016/2018

Incidenza per luogo



Nel periodo 2016/2018 si sono registrati 392 incidenti

LA SICUREZZA DEL PERSONALE DI ESERCIZIO

ISTRUZIONE OPERATIVA DI SICUREZZA (DM 22\01\2019)

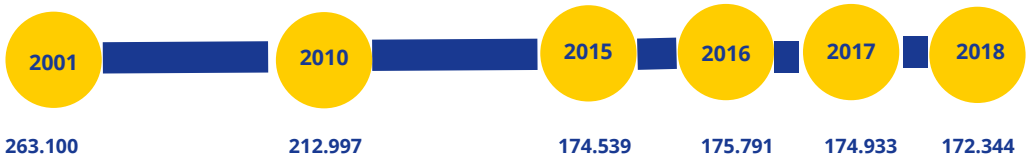
La sicurezza stradale

STRADA

VEICOLO

UOMO

INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI
PERIODO 2001 - 2018



Dopo una continua flessione nei 15 anni precedenti , il numero degli incidenti sembra stabilizzato…non riusciamo piu' ad incidere sulle cause!!!
ANAS nel 2018 registra un incremento degli «incidenti autonomi» che oggi si attestano sul 41% del totale.
Circa il 95% delle cause che hanno determinato un incidente stradale è attribuibile al «comportamento scorretto del conducente o del pedone»

anas GRUPPO FS ITALIANE

anas GRUPPO FS ITALIANE

17

IL GAZZETTINO VENEZIAMESTRE
Dir. Resp.: Roberto Papetti
Una strada killer
Anni di appelli
ad Anas e Governo
finiti nel vuoto

Nuova Sardegna Nuoro
Vertice sulla strada killer
Nuoro-Macomer, domani incontro dei sindaci: troppi incidenti
Messa in sicurezza della 129:
domani si riuniscono i sindaci

Cronache di Caserta
Tiratura: n.d.
Diffusione: n.d.
Lettori: n.d.
Quotidiano - Ed. Caserta
Dir. Resp.: Domenico Palmiero
30-MAG-2017
da pag. 21
foglio 1 / 2
www.datastampa.it
Maddaloni Carambola fra tre auto sulla Variante Anas all'altezza della S. Gobain. Arteria chiusa per ore
Strada killer, due morti e 3 feriti
Senza scampo Michele Vigliotta, 45 anni, e un 62enne di Brusciano. Una 22enne è gravissima

Il Resto del Carlino ROVIGO
Tiratura: n.d.
Diffusione 12/2015: 1.708
Lettori Ed.1/2015: 30.000
Quotidiano - Ed. Rovigo
Dir. Resp.: Andrea Cangini
20-GEN-2017
da pag. 2
foglio 1
www.datastampa.it
IL DATO
Strada killer, fra le più pericolose d'Italia

IL GAZZETTINO BELLUNO
Dir. Resp.: Roberto Papetti
Tiratura: 0 - Diffusione: 4792 - Lettori: 35000: da enti certificatori o autocertificati
Strada killer, l'Anas
si difende in aula

anas GRUPPO FS ITALIANE

anas GRUPPO FS ITALIANE

18

Renato Saccone

Prefetto di Milano

A conclusione della prima sessione di questo seminario sulla sicurezza stradale sia consentito innanzitutto premettere che la collaborazione con l'INAIL è proficua sia grazie alla professionalità dei dipendenti dell'Istituto sia per il gioco di squadra che si è stati capaci di realizzare; e questo è fondamentale per il successo di ogni iniziativa.

Gli interventi precedenti hanno offerto molti spunti di riflessione. Ed è vero che a problemi complessi si risponde efficacemente con soluzioni c.d. a ventaglio e con il gioco di squadra, con le sinergie. Quello degli incidenti stradali, degli infortuni sul lavoro e, tra di essi, quello degli infortuni in itinere è un tema che è oggetto di analisi e di riflessione da parte di molti attori, ma lo sforzo che va compiuto è quello di analizzare i fenomeni in modo ancora più puntuale. Ad esempio, sarebbe interessante vedere quanti infortuni in itinere sono autonomi. E, se come è stato riportato in precedenza, gli elementi da considerare sono, da un lato, la velocità e, dall'altro, stress, distrazione e stanchezza, allora andrebbe compiuta una riflessione anche sul benessere e sulla qualità dei momenti di recupero dei conducenti.

Vorrei, poi, soffermarmi sull'elemento culturale. Se si confronta la sicurezza, intesa come la commissione di reati gravi, come l'omicidio volontario, tema che attualmente è al centro dell'attenzione comune, e se si confronta il numero di omicidî volontarî del 1991 con quello del 2017, rispettivamente 1.916 e 357; si dovrebbe concludere che viviamo in un mondo più sicuro, ma la percezione non pare questa, anche perché i fattori della sicurezza sono tanti. Ma sta di fatto che questo elemento della sicurezza è al centro sempre della nostra attenzione.

Non è così, invece, per gli incidenti sul lavoro e per gli incidenti stradali. C'è un elemento culturale in questo. Forse si pensa che non possa capitare a noi e comunque non si crea lo stesso allarme sociale che vi è nel caso, ad esempio, degli omicidî volontarî. Questo elemento culturale probabilmente non fa cogliere la gravità del problema che non è emergenziale bensì strutturale e, forse, fa perdere anche la possibilità di allocare in modo migliore le risorse. Esistono, poi, anche dei paradossi: il nostro è un Paese ricco di norme e, lo si è appreso anche da interventi precedenti, di segnaletica. Ricordo un colloquio, aneddotico, con un giornalista a proposito delle zone a traffico limitato, il quale diceva che vedendo la scritta «varco attivo» pensava che significasse possibilità di accedere: attivo come segnale di via libera, insomma; ebbene no: varco attivo vuol

dire divieto di accesso. Sempre a proposito di semantica, il nostro è l'unico Paese al mondo in cui accanto al participio passato «vietato» si aggiunge spesso un avverbio: severamente ovvero assolutamente. In tutto il mondo è «vietato». Da noi è «severamente vietato», «assolutamente vietato», come se senza avverbio potesse aversi un'interpretazione meno vincolante. Il problema è il rapporto tra il cittadino con lo Stato.

E vengo all'ultima questione. L'autonomia dei Comuni è fondamentale. Può essere mortificante entrare troppo nel dettaglio dei vincoli, ma è ancora più mortificante leggere «le multe come bancomat dei comuni». Questa è una distorsione culturale. Domattina, se noi volessimo, i comuni non prenderebbero più un euro. Ma è da chiedersi se la velocità sia un tema fondamentale, oppure no. Ho esaminato molti ricorsi avverso a contestazioni di infrazioni al Codice della Strada ed in essi non appare rilevante se la velocità del veicolo fosse di gran lunga superiore al limite consentito, ma se, invece, l'apparecchio utilizzato per la rilevazione della velocità fosse omologato secondo i criterî previsti, se la presenza sulla strada era stata segnalata. Leggere lettere di protesta sui giornali e sostenere che gli autovelox sono bancomat dei Comuni oppure che non sono sufficientemente segnalati o, infine, che la loro presenza potrebbe anche causare incidenti crea un rapporto distorto tra cittadino e Stato, nel quale non c'è adesione alla norma giuridica e non vi è la consapevolezza di adottare comportamenti non corretti che, tuttavia, hanno risvolti significativi in termini di costi sociali ed economici.

Angelo Colombini
Segretario Confederale CISL

La strada per la Sicurezza è il titolo del seminario di oggi e partirei da questo. Quando si parla di infortuni sulla strada occorre fare una prima distinzione tra gli infortuni che accadono in occasione di lavoro, durante, cioè, lo svolgimento dell'attività lavorativa, che colpiscono autisti, trasportatori, rappresentanti, corrieri, e quelli, invece, in itinere, durante il tragitto casa-lavoro.

Perché questa distinzione? Non solo perché è una suddivisione operata dall'INAIL, ma perché saper distinguere è molto importante per capire come interagire su questi temi. Altrimenti ognuno di noi può dire quello che vuole sul tema in oggetto.

È stato detto in precedenza che i Comuni, in questi ultimi anni, hanno utilizzato gli Autovelox come bancomat, ma va ricordato anche che i trasferimenti dal centro verso la periferia si sono ridotti in modo consistente. Il Prefetto di Milano, insieme ad altri, ha giustamente sottolineato l'aspetto educativo, al quale deve aggiungersi anche quello formativo.

Quando si parla di educazione con riferimento ai problemi sulla strada (tassi alcolemici elevati, utilizzo di sostanze stupefacenti, distrazione, utilizzo dei telefoni mobili), si intende sottolineare anche l'importanza della responsabilità della scuola e delle famiglie. È un aspetto che attiene all'educazione il fatto che l'autoveicolo, utilizzato per il tempo libero o per il lavoro, deve essere utilizzato tenendo conto non solo di sé stessi, ma anche di soggetti terzi sui quali possono ricadere eventuali comportamenti scorretti. Per cui il primo aspetto, quello educativo e il secondo, quello formativo devono andare di pari passo. Anche nei luoghi di lavoro.

Le organizzazioni sindacali devono interrogarsi su quanto spazio, di quello a disposizione per le assemblee sindacali, viene dedicato al tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e nello specifico agli infortuni in itinere.

Il tema degli infortuni in itinere è soprattutto di natura formativa e in questo contesto è importante e imprescindibile il ruolo, la pro-attività e la responsabilità del sindacato. Lo stesso vale per gli imprenditori delle piccole e medie imprese (PMI) e delle grandi imprese. I datori di lavoro e i dirigenti, quanto spazio dedicano alla loro formazione su salute e sicurezza, e alla tematica degli infortuni in itinere?

Il momento educativo e quello formativo non sono distinti e anche il tema degli investimenti è essenziale. In un intervento precedente si accennava alla destinazione dei proventi delle sanzioni per infrazioni al Codice della Strada rilevate dalla Polizia Stradale su strade ANAS.

Con riferimento all'INAIL, perché non investire sugli incidenti a livello preventivo e non successivo? Sappiamo tutti quali sono le "tutele" messe in campo dall'Istituto una volta che si verifica l'infortunio in itinere. L'INAIL potrebbe, insieme alle Organizzazioni sindacali, a Confindustria, alle Organizzazioni artigiane ed ai rappresentati delle altre realtà produttive, investire in un percorso di prevenzione continua su questi temi.

Un'altra questione meritevole di riflessione è quella legata al tema dell'orario di lavoro lungo (oltre le 48 ore settimanali), che molto spesso può determinare distrazione, fatica, stress lavoro correlato e portare, a incidenti - mortali o meno - che si possono verificare, ad esempio, in aziende di appalto nelle realtà dove vi è un contratto «pirata», contesti lavorativi nei quali le regole dello Statuto dei Lavoratori e dei contratti non vengono minimamente tenute in considerazione.

Per questo motivo è importante regolamentare tutto ciò che è legato agli aspetti contrattuali, tutto ciò che è legato ai diritti ed ai doveri dei lavoratori, rispettando non i contratti «pirata», ma i contratti che vengono siglati con le Organizzazioni Sindacali e Imprenditoriali, maggiormente rappresentativi. E su questo si sta facendo un buon lavoro con i rappresentanti del mondo delle imprese: siamo di fronte ad un benessere che non è soltanto economico, siamo di fronte al benessere di persone che non rappresentano solo un costo sociale, ma sono un patrimonio del Paese.

E su questi temi quali la prevenzione, le strade in buone condizioni, il rispetto delle norme contrattuali, la formazione e l'educazione sono aspetti molto importanti e forse l'ora di educazione civica potrebbe integrare sia le questioni della salute e sicurezza che quelle della tutela dell'ambiente. Il tutto dentro un virtuoso quadro d'insieme.

Fabio Pontrandolfi
Confindustria (*)

Il tema degli infortuni stradali, che viene analizzato in questa giornata, costituisce un merito per l'INAIL. Fino a qualche anno fa, la categoria degli infortuni stradali non era specificamente valorizzata nell'ambito degli infortuni sul lavoro, nel senso che era necessario trovarne le cause e gli strumenti idonei per affrontarli. L'Istituto, invece, da qualche anno ha cominciato a valorizzare anche questo profilo, consentendo di focalizzare l'attenzione su qualcosa che avviene fuori dell'azienda, cioè in luoghi nei quali l'impresa non può svolgere la sua tradizionale azione di prevenzione. Va dato atto all'INAIL di aver analizzato i numeri di questo fenomeno, che sono importanti perché da essi si può partire per individuare le azioni di prevenzione.

Personalmente, mi sarei atteso, anche perché il seminario è organizzato dal Consiglio di Indirizzo e Vigilanza dell'INAIL, molta attenzione alla prevenzione. Invece, appare che il focus sia piuttosto sulla gestione di strade, sulle garanzie di sicurezza, ma l'analisi delle cause e delle modalità degli infortuni non è stata sufficientemente posta in luce. Se non si pone attenzione alle modalità di avvenimento ed alle cause degli infortuni è poi difficile porre in essere azioni di prevenzione. L'INAIL ha fatto un pregevole lavoro di analisi nel suo studio «Incidenti con mezzo di trasporto»[17]. Dalla lettura di tale ricerca, ed in particolare dai dati statistici in esso raccolti ed analizzati, emerge come la maggior parte degli infortuni stradali avvenga su tratti rettilinei, avvenga in condizioni di tempo ottimale, non avvenga a causa di criticità a livello di segnaletica e, infine, preveda una piccola parte di tamponamenti ed una grande parte di incidenti frontali.

Se questo è il fenomeno e se gli incidenti dovuti a guasti dei veicoli non sono così numerosi, viene da pensare che l'incidentalità sia da attribuirsi per gran parte a distrazione. E difatti, oggi, è stato confermato che l'uso del telefono mobile o la distrazione in generale sono le principali cause. Se allora la distrazione, il telefono mobile o gli altri «attrezzi» che ormai sono in tutte i nostri veicoli, che dovrebbero essere motivo di si-

---

(*)Sintesi dell'intervento non rivista dall'Autore

[17] Cfr., supra, nota 1.

curezza e non causa di distrazione, sono alla base di questo fenomeno, il problema è come fare prevenzione malgrado questi aspetti e queste criticità. Le criticità della segnaletica appaiono non essere la causa principale dell'incidentalità. Tuttavia, qualora i veicoli fossero in grado di «leggere» la segnaletica orizzontale in modo da rimanere nella corsia di marcia in traiettoria ovvero fossero in grado di individuare la presenza di un ostacolo ed arrestarsi in modo autonomo, l'uscita di strada od il tamponamento non sarebbero più una causa di infortunio. Se i veicoli fosse in grado di individuare che il conducente toglie le mani dal volante perché si distrae o perché ha un colpo di sonno evidentemente distrazione o colpo di sonno non sarebbero più così rilevante. Ed allora il problema sarebbero le condotte di guida, i comportamenti.

Assolombarda ha realizzato nel 2019 uno studio[18] che contiene un'analisi del fenomeno degli infortuni sulle strade in occasione di lavoro ed una serie di proposte. Emerge come la formazione e, come ricordava anche Angelo Colombini, l'educazione civica siano due elementi importanti. Altri elementi importanti, sicuramente, sono la manutenzione dei mezzi e la formazione, ma a questo proposito, va ricordato che tutti coloro che guidano hanno una patente, vale a dire un titolo abilitante. Resta, tuttavia, fondamentale mantenere alta l'attenzione sui comportamenti. L'indagine di Assolombarda ha evidenziato come proprio uno dei temi essenziali sia la formazione. Tuttavia, se per formazione si intende solo quella lavorativa o quella tradizionale, regolata da degli accordi Stato-Regioni, non riusciremo a risolvere il problema. Tremila trecento infortuni mortali nel 2018 sulla strada sono ben altro, purtroppo, che gli infortuni mortali dovuti al lavoro. Gli ottomila infortuni mortali in casa sono ben altro che i tremila morti per la strada o i morti per infortunio sul lavoro.

Ed i rischi che dobbiamo combattere non sono quelli che riguardano solo il lavoratore, ma il cittadino in generale e questa lotta può essere condotta solo cambiando il modo di comportarsi. Per fare questo bisogna cominciare dalla scuola a partire dalla reintroduzione dell'educazione civica, coma diceva Angelo Colombini, che orienti i comportamenti. Sicuramente le imprese possono fare insieme ai lavoratori ed ai loro rappresentanti e, infatti, è stato raggiunto, ad esempio, un accordo sul tema dei nuovi rischi e sul tema degli infortuni stradali.

Ma vi deve essere anche sensibilità da parte del legislatore. Mi riferisco, non tanto al problema della segnaletica, quanto, al tema dei nuovi lavori come i *rider*, che consegnano beni utilizzando biciclette o motocicli, o lo *smart working*, che consiste nell'effettuare la prestazione lavorativa non in azienda e, quindi, al di fuori del «luogo di lavoro». Nel Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro la disciplina del telelavoro, delle collaborazioni coordinate e continuative, del lavoro autonomo, del distacco sono state regolate in funzione delle peculiarità che hanno queste forme di lavoro[19]. Per quanto riguarda i *rider* si è detto, da un lato, che sono lavoratori dipendenti, dall'altro, che sono

[18] Assolombarda (Associazione delle imprese industriali delle province di Milano, Lodi e Monza, aderente a Confindustria), Progetto Sicurezza sulle Strade - Infortuni sulle strade in occasione di lavoro: un fenomeno da conoscere per prevenire, Ricerca 02/2019, Milano, 2019.
https://www.assolombarda.it/servizi/salute-e-sicurezza-sul-lavoro/documenti/assolombarda-ricerca-infortuni-sulle-strade-in-occasione-di-lavoro-un-fenomeno-da-conoscere-per-prevenire
[19] Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro (decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81).

autonomi e che, comunque, trova applicazione il Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro. Ora, il Testo Unico si applica al lavoro autonomo in virtù, e nei limiti, della norma di cui all'art. 21 che riguarda i lavoratori autonomi, laddove si prevede che il lavoratore autonomo provvede per proprio conto all'adozione delle misure di sicurezza, mentre nella norma che ha istituito la tutela contro gli infortuni sul lavoro dei *rider* si prevede che l'adozione delle misure di prevenzione sia in capo al committente[20]. Questo pone un problema con riferimento al soggetto che acquista il mezzo di trasporto utilizzato perché se tale soggetto fosse l'impresa, questa potrebbe apportare dei miglioramenti, ad esempio, acquistando un velocipede od un motociclo a tre ruote, come hanno fatto le Poste. Qualora si applicasse il Testo Unico il lavoratore dovrebbe provvedere per proprio conto. Con riferimento allo *smart working*, invece, quando la prestazione lavorativa viene eseguita non all'interno dell'azienda non potrebbe prevedersi la tutela da parte del datore di lavoro, perché il rischio, ad esempio, è la strada e non l'azienda.

Il legislatore dovrebbe farsi carico del problema, magari disponendo che l'INAIL orienti parte delle risorse destinate alla prevenzione a queste nuove situazioni, ma dovrebbe anche essere più coerente nella stesura della normativa perché la complessità di quest'ultima è il primo fattore di insicurezza, come vediamo, per i *rider* e per lo *smart working*.

Quindi, il primo impatto è di ordine culturale, il secondo è quello delle regole e le questioni sono talmente complesse e contraddittorie, come talvolta i segnali stradali, che ingenerano insicurezza. E questa insicurezza è uno dei fattori che produce il rischio di infortuni.

---

[20] Cfr. art. 47 septies, comma 3, del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81 recante disciplina organica dei contratti di lavoro:
3. Il committente che utilizza la piattaforma anche digitale è tenuto nei confronti dei lavoratori di cui al comma 1 [*cioè i lavoratori autonomi che svolgono attività di consegna di beni per conto altrui, in ambito urbano e con l'ausilio di velocipedi o veicoli a motore*], a propria cura e spese, al rispetto del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

Barbara Gatto

Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della piccola e media impresa

Non posso non rilevare l'importanza della giornata dedicata al tema della sicurezza sul lavoro e del contrasto al fenomeno infortunistico con un focus particolare ad un fenomeno che, invece, di rado è affrontato in momenti specifici come questo, quale quello degli infortuni sulla strada. Negli ultimi anni si è registrata una crescita del trend degli infortuni stradali e, se l'obiettivo del Governo è quello di intervenire per porvi rimedio e trovare insieme alle Parti Sociali delle soluzioni a questo fenomeno, ciò non può prescindere dall'adozione di soluzioni specifiche. È necessario, infatti, tener conto che gli infortuni su strada hanno una peculiarità sicuramente diversa da quella degli infortuni che avvengono all'interno del luogo di lavoro.

La discussione in questo seminario aiuta tutti gli attori della salute e sicurezza a riflettere ed a proporre delle soluzioni. In particolare, la relazione introduttiva a questa giornata mette in luce un aspetto chiave che è quello degli investimenti. Se si vuole perseguire l'obiettivo di migliorare le condizioni di salute e sicurezza non solo dentro i luoghi di lavoro, ma anche sulle strade, non si può prescindere dalla necessità di fare investimenti, siano essi a carico delle aziende, ad esempio, in termini di formazione ed informazione, siano essi, nel caso specifico degli infortuni si strada, a carico del settore pubblico che ha il compito di mantenere le strade in sicurezza.

Coniugare investimenti e risorse limitate - come testimonia anche quest'anno l'iter per l'approvazione della legge di bilancio - è difficile, ma bisogna anche ricordare che il non investire comporta anch'esso dei costi, sociali ed economici, in una sorta di circolo vizioso. Anzi, spesso i costi delle conseguenze del "non fare" sono molto più alti di quelli necessari per intervenire in un'ottica preventiva.
A mio avviso, per trovare soluzioni adeguate al fenomeno degli infortuni su strada, è necessario affrontare il tema sotto due profili specifici: gli infortuni su strada a danno di coloro che lavorano sulla strada, come nel caso dell'autotrasporto, e gli infortuni su strada subiti da coloro che utilizzano la strada non come luogo di lavoro principale, ma per attività secondarie, come nel caso di spostamenti tra i vari luoghi di lavoro.

Nel primo caso, si tratta di un settore, l'autotrasporto, che ha un peso significativo in termini di attività economica, ma se andiamo ad analizzare il contributo in termini di percentuale sugli infortuni su strada, probabilmente, non è l'ambito a maggior incidenza. L'autotrasporto è, infatti, un settore molto regolamentato per ciò che concerne la

salute e sicurezza, con riferimento ad esempio alla previsione di turni di riposo o ai controlli per le condizioni di sicurezza dei veicoli. Inoltre il rischio "strada" è, ovviamente, il rischio tipico di questo settore; pertanto l'autotrasporto deve far già riferimento ad un sistema di norme, in base al Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro[21], orientate in particolare alla prevenzione di questo rischio. È necessario, tuttavia, compiere anche un'altra riflessione rispetto allo stato del parco veicolare che caratterizza oggi l'autotrasporto; infatti questo è un fattore che impatta certamente sulla sicurezza dei mezzi e, dunque, sulla prevenzione degli infortuni si strada in questo settore. L'età media dei veicoli adibiti al trasporto merci è di 13,5 anni, il 63% dei veicoli è ante Euro 4, solo il 12% è Euro 6 e solo il 12% ha dispositivi di sicurezza avanzati, quelli cui faceva precedentemente riferimento Fabio Pontrandolfi. Se seguiamo questo trend, ci vorranno diciassette anni per rinnovare il nostro parco mezzi.

Ad oggi è mancata una politica di innovazione e di crescita in un settore dove il bene strumentale primario è il mezzo, in analogia a quanto invece è stato fatto per altri settori. Per quanto riguarda la prevenzione, va poi fatta un'ulteriore riflessione più generale, che non riguarda solo il mondo dell'autotrasporto. Ad oggi vi sono fondamentalmente due strumenti di prevenzione — l'oscillazione del tasso di tariffa (OT 23) ed i Bandi ISI — che sono risorse importanti a favore delle imprese, ma a cui accede una percentuale limitata di aziende, soprattutto per quanto riguarda i bandi ISI. Occorrerebbe dunque fare una riflessione più complessiva, che possa mettere al centro delle politiche nazionali in materia di salute e sicurezza il concetto di prevenzione, anche attraverso nuove misure e risorse in grado di sostenere maggiormente gli investimenti delle imprese in prevenzione.

Passiamo invece ad approfondire l'altra fattispecie che incide, in misura forse più significativa, sugli infortuni su strada, ovvero quella di coloro che utilizzano la strada per spostarsi da un luogo di lavoro all'altro o perché svolgono attività in diversi luoghi di lavoro. Per costoro il rischio principale non è la strada, ma il rischio — o più rischi — derivanti dalle specifiche attività lavorative per cui la prevenzione e la formazione vengono effettuate in relazione a tali attività e non relativamente ai rischi sulla strada. Pertanto per tali soggetti probabilmente i margini per intervenire in termini più incisivi sulla prevenzione del rischio strada sono ancora maggiori; una leva efficace per intervenire in tal senso è certamente quella della formazione e informazione.

Prima di concludere è utile affrontare un ultimo aspetto, che riguarda la necessità di disporre di rilevazioni e analisi approfondite sul fenomeno infortunistico su strada, indispensabile per affrontare più efficacemente questa problematica. Si potrebbe creare un Osservatorio Nazionale, partecipato dai Ministeri competenti e dalle Parti Sociali, che analizzi le varie cause degli incidenti gravi e proponga interventi correttivi mirati a limitare o eliminare le cause possibili. Certo che l'attività di un Osservatorio Nazionale sarebbe facilitata da rilevazioni degli incidenti uniformi e modellizzati con l'obiettivo di analizzare le cause e indicare le possibili azioni correttive. Per concludere, occorre ribadire che questi sono i settori in cui si possono effettivamente conseguire miglioramenti consistenti, ma per farlo, è necessario mettere in campo complessivamente una maggiore attenzione al tema degli infortuni su strada, oltre che, necessariamente, maggiori risorse per intervenire efficacemente.

---

[21] Cfr., supra, nota 17.

Matteo Castiglioni

Direttore Operazioni e Coordinamento Territoriale ANAS (*)

Sono stati illustrate in precedenza le attività dell'ANAS a tutela della sicurezza della circolazione. Questo intervento è, invece, dedicato ad un focus sulla sicurezza «filtrata» attraverso l'ottica della prevenzione, e, in particolare, su tre profili: l'aspetto economico, l'innovazione tecnologica, l'informazione all'utenza e la sensibilizzazione sui comportamenti dell'utenza in strada.

Per quanto concerne il primo profilo, quello economico, gli investimenti dell'ANAS sulla manutenzione delle strade sono in crescita esponenziale da quattro/cinque anni. Il Governo ha inteso effettuare investimenti non più solamente sulle nuove opere, ma anche sul miglioramento del patrimonio stradale esistente che l'ANAS gestisce nella misura di trentamila kilometri di rete gestita. Abbiamo accumulato negli anni un *gap* manutentivo notevole, dovuto a precedenti sbilanciamenti tra investimenti su nuove opere e manutenzione.

Nel contratto di programma 2016-2020 l'ANAS ha a disposizione, nel complesso, 5,3 miliardi di euro di investimenti che vengono declinati sulla base degli interventi da realizzare sul patrimonio stradale. Come sono programmati questi interventi nell'ottica della prevenzione? Fino ad oggi si è pensato ad interventi ciclici, come ad esempio sulle pavimentazioni ogni cinque e sei anni. Lo sforzo che si sta compiendo quello di dare priorità agli interventi, basando la lettura e l'analisi degli interventi stessi su una serie di dati, quali il numero di incidenti, i flussi di traffico ed il comportamento che l'utenza ha sulla strada. Gli interventi inseriti nel Piano dei Fabbisogni hanno un grado di priorità che è basato su questi dati analitici nel senso che i differenti tratti stradali vengono suddivisi in tratti omogenei per numero di incidenti e dati di traffico e, conseguentemente, vengono selezionate le tratte più critiche. Questo processo consente di individuare quei tratti di arteria, di strada statale, particolarmente critici ai fini degli incidenti e di concentrare l'attività su quelli maggiormente significativi per lo sviluppo di progetti e, quindi, di interventi manutentivi.

Il secondo profilo è quello dell'innovazione tecnologica. Nell'intervento di Roberto Mastrangelo è stato accennato alle *smart road*. Per l'ANAS le *smart road* sono un inve-

(*)Sintesi dell'intervento non rivista dall'Autore

stimento molto importante che prevede l'installazione di impianti tecnologici lungo la strada atti a consentire un'interazione tra veicolo e strada stessa. Attualmente sono in corso di realizzazione tratti di *smart road* sulla SS 51 di Alemagna[22] in vista dei campionati mondiali di sci alpino del 2021[23], sulla A2 (Salerno - Reggio di Calabria) e sul Grande Raccordo Anulare di Roma. Sono impianti tecnologici che consentono la comunicazione tra i nostri telefoni mobili e la strada, allo scopo di fornire indicazioni, in tempo reale, sul numero di cantieri, su eventuali code, sulle condizioni meteorologiche, attraverso un'*app* che verrà resa disponibile all'utenza. Solo per la SS 51 l'investimento complessivo in termini di *smart road* ammonta a circa 30 milioni di euro.

Il terzo, ed ultimo, profilo riguarda l'informazione e la sensibilizzazione all'utenza. Da qualche anno l'ANAS ha lanciato la campagna «Quandi guidi, guida e basta!»[24]. La campagna si avvale anche del supporto di personaggi dello spettacolo i qualità di *testimonial*. L'utilizzo del telefono mobile in macchina mentre si guida è evidentemente una delle fonti principali di incidentalità ed è evidente che instillare la cultura della sicurezza anche con queste campagne informative dell'ANAS è molto efficace soprattutto sui giovani. Formazione, sensibilizzazione e cultura della sicurezza sono elementi importanti, ma la sicurezza non può essere legata solo alla manutenzione stradale, ma va correlata anche al comportamento dell'utenza che è la prima causa di incidenti lungo la rete stradale.

[22] La Strada Statale (SS) 51 di Alemagna è un'arteria che collega le province di Treviso, Belluno, Bolzano-Bozen.
[23] In programma a Cortina d'Ampezzo (BL).
[24] Campagna dell'ANAS sulla sicurezza stradale (www.guidaebasta.it).

Giuseppe Lucibello

Direttore Generale INAIL

L'aspetto più importante che mi preme sottolineare è che l'INAIL può fare molto se opera con tutti gli attori presenti. Naturalmente é necessario che il metodo all'origine di questo momento di riflessione e di dibattito vada oltre questo convegno soprattutto, caratterizzi sempre di più quelle collaborazioni che, in parte, con le Istituzioni oggi rappresentate sono già state attivate, ad esempio, con la Polizia Stradale e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel 2020 ci sarà un'importantissima campagna sugli stili di guida e sugli stili di vita degli autotrasportatori che sarà utile per tutti perché si tratta di stili che riguardano non solo chi usa il mezzo esclusivamente o prevalentemente per lavorare. Anche con l'ANAS, con cui allo stato non abbiamo accordi, sono convinto sussistano diversi punti di incontro.

Molto si sta facendo sul versante della prevenzione e della ricerca. Negli ultimi Piani della Ricerca sono contenute importanti linee in corso di approfondimento ad esempio sulla correlazione tra la guida dei veicoli e l'utilizzo dei telefoni mobili. Ci sono studi sulla sindrome dell'apnea ostruttiva nel sonno. Pochi sanno che circa il 20% degli Italiani sono più o meno condizionati da questi disturbi del sonno e che si stima che circa il 7% di incidenti sono imputabili a questa patologia. La risposta, quindi, non può che essere la messa a fattor comune di informazioni e banche dati; ad esempio sarebbe molto interessante incrociare le informazioni contenute nelle banche dati INAIL con quelle relative al traffico dati della telefonia mobile.

Non si può escludere che con i Bandi ISI - che nell'ultima edizione vedono una disponibilità di circa 270 milioni di euro – si possa prevedere anche una linea dedicata all'autotrasporto per il rinnovo del parco veicoli, analogamente a quanto avviene per il settore agricolo. Sarebbe proficuo ad esempio poter finanziare investimenti per l'acquisto/attivazione di un "meccanismo obbligatorio" che impedisca l'utilizzo del telefono mobile quando il mezzo è in moto oppure quando il motore è acceso, se non in modalità *bluetooth*. Sarebbe un intervento in ottica prevenzionale dell'Istituto, volto a modificare comportamenti che vengono perseguiti in maniera esemplare da Polizia Stradale e altre Autorità.

Elemento essenziale di un sistema di prevenzione è il fare squadra tra i diversi attori della sicurezza. Fino ad oggi l'INAIL ha lavorato bene ed in sinergia con la Polizia Stra-

dale, vi sono dati molto interessanti. Sappiamo che anche con l'ANAS si potrebbe fare moltissimo. Sappiamo anche che la ricerca e la prevenzione possono fare molto ed invito a soffermarsi sui contenuti della campagna che definiremo, in parte con finanziamento INAIL, nel 2020 perché stili di vita vuol dire tener conto che i fattori di rischio degli infortuni su strada sono parte di un sistema complesso ed integrato: l'ambiente (e sull'ambiente si sta facendo tanto), il veicolo (ed i nuovi veicoli sono maggiormente performanti in materia di sicurezza e possono essere in grado di ridurre gli incidenti), ma poi c'è l'uomo e l'uomo è ovviamente condizionato da rischi fisiologici, patologici, comportamentali. Per questo è fondamentale un'opera di prevenzione che sia convincente anche grazie a campagne di sensibilizzazione. Si potrà fare di più se si passerà dalla logica dei protocolli bilaterali a quella delle sinergie più ampie, di sistema. Bisogna dare effettivamente merito al Governo che sul tema della sicurezza ha già attivato i due Ministri competenti. Ma c'è un problema in più da affrontare che è un problema di conoscenza del fenomeno perché il numero di denunce di infortunio appare essere lo specchio di una categoria così a rischio. A me non interessa la tipologia del rapporto di lavoro dei lavoratori su strada, ma il principio costituzionale che è alla base della tutela; le tipologie possono essere molteplici ma la tutela deve essere unica.

In conclusione, auspico che non sfuggano più categorie di lavoratori dalla tutela INAIL.

Il confronto tenutosi in questo seminario è quanto mai proficuo anche grazie alla presenza di rappresentanti dei differenti attori della sicurezza stradale. La giornata di oggi deve rappresentare l'apertura di una nuova strada per una intensa collaborazione che, se purtroppo non eliminerà del tutto il fenomeno infortunistico su strada, potrà contribuire sensibilmente a ridurlo. La collaborazione è quanto mai indispensabile, perché i dati infortunistici degli ultimi anni segnano in maniera drammatica un arresto di quel trend in diminuzione registrato in passato che ci aveva fatto ben sperare.

Consiglio di Indirizzo e Vigilanza - VI Consiliatura

Giovanni Luciano	Presidente
Marco Abatecola	Vicepresidente
Bruno Adinolfi	Consigliere
Pierangelo Albini	Consigliere
Michele Buonerba	Consigliere
Gian Luigi De Gregorio	Consigliere
Ferdinando Di Lauro	Consigliere
Barbara Gatto	Consigliere
Fiorito Leo	Consigliere
Fabiola Leuzzi	Consigliere
Vincenzo Marotta	Consigliere
Salvatore Muscarella	Consigliere
Barbara Orlandi	Consigliere
Gaetana Pagano	Consigliere
Enrico Ponti	Consigliere
Beatrice Sassi	Consigliere

Volumi pubblicati

1 - Linee di Mandato della VI Consiliatura

2 - Relazione Programmatica 2019/21

3 - CIV Incontra - Giornate Seminariali del CIV con i COCOPRO 2018

4 - CIV Incontra - Chiudere il cerchio

5 - Relazione Programmatica 2020/22

6 - CIV Incontra - Giornate Seminariali del CIV con i COCOPRO 2019

7 - CIV Incontra - La strada per la sicurezza

8 - Quale INAIL per il Paese?

9 - Relazione Programmatica 2021/23

INAIL

CONSIGLIO DI INDIRIZZO E VIGILANZA
VIA IV NOVEMBRE 144
00187 ROMA RM
presidenzaciv@inail.it
www.inail.it