

INCIDENTALITA' STRADALE: UN PROBLEMA DI SANITA' PUBBLICA E DI SALUTE E SICUREZZA DEI LAVORATORI

Muoversi sulle strade è una condizione sempre più presente nella vita quotidiana di ognuno e l'organizzazione delle città porta a percorrere, ogni giorno, lunghi tragitti per motivi più o meno strettamente legati all'attività lavorativa. Gli incidenti stradali rappresentano quindi un problema rilevante di sicurezza sul lavoro, non solo per i conducenti professionali o per chi usa il veicolo per spostamenti di lavoro, come ad esempio i trasportatori, i rappresentanti di commercio ed altre categorie di lavoratori, ma anche per chi sulle strade lavora alla manutenzione e per tutti i pendolari.

Gli incidenti stradali sono un gravissimo problema per la Sanità. Gli interventi finalizzati a ridurre l'impatto sanitario sono oggi previsti nei livelli essenziali di assistenza dal DPCM 12 Gennaio 2017.

Non va poi trascurato quello che causano alle famiglie dei coinvolti: aspetti di salute molto importanti con cambiamenti di vita per periodi più o meno lunghi per assistere ed accompagnare i coinvolti negli incidenti stradali in percorsi riabilitativi difficili. A volte, nei casi più gravi, il danno è permanente.

Per quanto sopra ma soprattutto per l'altissimo costo sociale e sanitario la riduzione degli incidenti stradali e la loro mitigazione sono un obiettivo importante del Servizio Sanitario Nazionale.

In ambito lavorativo va posto in evidenza che costituiscono la prima causa di morte sul lavoro in Italia.

Il tema è di grande rilevanza, e molte aziende lo stanno finalmente riconoscendo, attraverso iniziative di formazione del personale, adeguamento delle flotte ed implementazione di specifici sistemi organizzativi (conformi allo standard ISO 39001) per la riduzione del "rischio stradale".

Dall'esame dei dati reperibili sul sito <https://www.oreil.it/OREIL.htm> si trova conferma al fatto che, anche per il territorio di Imola, gli incidenti stradali rappresentano una causa importante di infortunio sul lavoro.

Infortuni Stradali compresi quelli in itinere

| Esiti degli eventi | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Totale |
|----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| a - Mortali | 1 | 4 | | 1 | | 1 | 7 |
| b - Permanente > 16% | 21 | 21 | 17 | 21 | 12 | 4 | 96 |
| c - Permanente da 6% a 15% | 67 | 70 | 81 | 85 | 64 | 44 | 411 |
| d - Permanente da 1% a 5% | 150 | 124 | 140 | 130 | 125 | 103 | 772 |
| e - Temporanea > 40 gg | 126 | 152 | 143 | 162 | 159 | 144 | 886 |
| f - Temporanea = < 40 gg | 1.148 | 1.128 | 1.110 | 1.168 | 1.176 | 892 | 6.622 |
| g - Franchigia | 503 | 440 | 390 | 404 | 389 | 281 | 2.407 |
| h - Negativo | 294 | 313 | 360 | 362 | 356 | 299 | 1.984 |
| i - In istruttoria | 2 | 2 | 2 | 5 | 6 | 92 | 109 |
| Totale | 2.312 | 2.254 | 2.243 | 2.338 | 2.287 | 1.860 | 13.294 |

Gli esiti dell'evento, classificano l'infortunio sulla base della gravità dell'evento e sulla eventuale assenza dal lavoro determinata e sui postumi dell'infortunio fino alla morte.

Infortunio stradali in itinere

| Esiti degli eventi | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Totale |
|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| ▲ Esiti degli eventi | | | | | | | |
| b - Permanente > 16% | 10 | 5 | 4 | 5 | 4 | | 28 |
| c - Permanente da 6% a 15% | 12 | 9 | 20 | 20 | 9 | 11 | 81 |
| d - Permanente da 1% a 5% | 24 | 20 | 12 | 14 | 16 | 11 | 97 |
| e - Temporanea > 40 gg | 15 | 23 | 24 | 21 | 26 | 19 | 128 |
| f - Temporanea = < 40 gg | 122 | 130 | 102 | 149 | 115 | 81 | 699 |
| g - Franchigia | 18 | 10 | 17 | 30 | 32 | 24 | 131 |
| h - Negativo | 62 | 58 | 64 | 60 | 64 | 60 | 368 |
| i - In istruttoria | | | 1 | 1 | | 11 | 13 |
| Totale | 263 | 255 | 244 | 300 | 266 | 217 | 1.545 |

Non vi sono in questi anni esiti mortali ma, possiamo evidenziare come gli infortuni in itinere siano l'11,6% del totale.

Dai dati riportati nelle tabelle precedenti si nota una flessione del numero di infortuni stradali nel 2020 che è correlabile alle restrizioni e ai provvedimenti che hanno sospeso le attività lavorative a causa della pandemia da Covid 19.

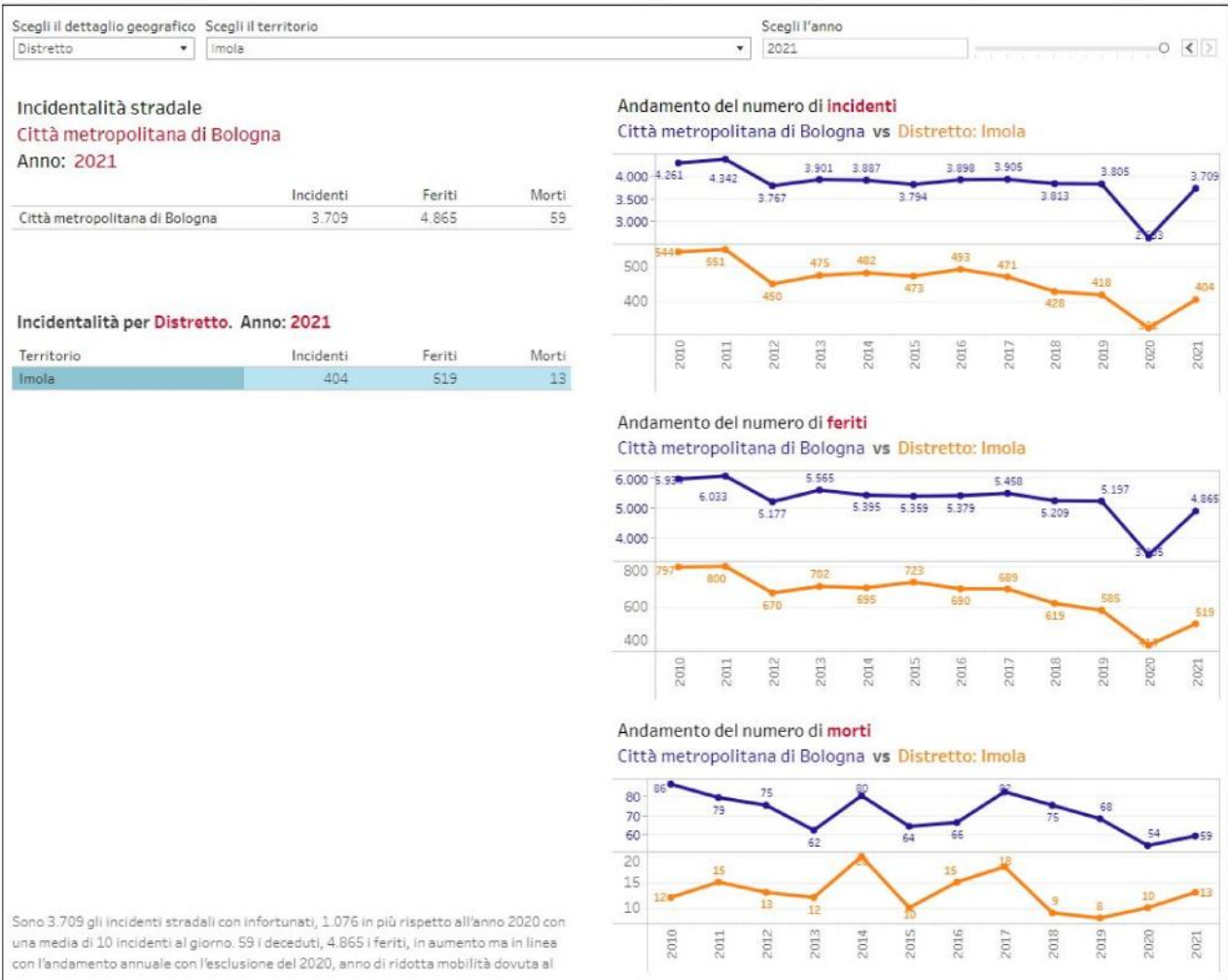
Il trend tuttavia è decisamente in aumento sia nel 2021 ed ancora di più nel primo semestre del 2022.

Se si vuole provare a valutare le circostanze degli incidenti stradali, che sono in linea di principio sovrapponibili a quelli di infortunio sul lavoro su strada, si possono visionare alcuni dati dell'Osservatorio incidenti stradali della Città Metropolitana di Bologna. Tali dati di analisi dell'incidentalità stradale sono ricavati dalla compilazione del "Rapporto statistico di incidente stradale", modello Istat CTT.INC, redatto dalle Forze dell'Ordine quando rilevano un sinistro stradale con danni a persone.

La definizione di incidente stradale è la seguente: "fatto verificatosi in una zona aperta alla circolazione, nel quale risultino coinvolti veicoli e dal quale siano derivate lesioni a persone".

Questa fonte di dati consente, tra l'altro di conoscere i costi sociali, sanitari degli incidenti stradali.

Analizziamo gli incidenti stradali nel territorio della Azienda Sanitaria di Imola che si sovrappone per territorio ai dieci Comuni del Nuovo Circondario Imolese.



A sinistra della tabella abbiamo il dato relativo agli incidenti stradali del territorio dell'AUSL di Imola raffrontato con quello complessivo della Città Metropolitana di Bologna.

A destra il grafico fornisce l'andamento dei dati di incidenti nel complesso: feriti e morti. E' opportuno evidenziare che il dato non considera quegli incidenti stradali che non hanno determinato danni ai coinvolti. Pertanto il numero degli incidenti stradali complessivo risulta sicuramente più alto. Si nota come la curva si abbassi nel 2020 ma il dato va correlato alla Pandemia Covid-19 come già detto.

Interessante il sunto analitico degli incidenti stradali di tutta l'Incidentalità stradale nella città metropolitana di Bologna nel 2021 che si riporta a seguire.

Nel 2021 nella città metropolitana di Bologna sono avvenuti 3.709 incidenti stradali con infortunati, 1.076 in più rispetto a quelli rilevati nel 2020. Sono 59 le persone decedute (5 in più) e 4.865 quelle ferite (1.460 in più), dati in aumento, ma in linea con l'andamento annuale ad esclusione del 2020, anno di ridotta mobilità dovuta al lockdown per Covid-19.

Quando avvengono gli incidenti: dal report emerge che il maggior numero di incidenti si sono verificati nel mese di luglio (393), ed escludendo i mesi di parziale lockdown (da gennaio ad aprile), è agosto il mese dove se ne verificano meno (242).

Venerdì e lunedì sono i giorni in cui è più rilevante il numero di incidenti, mentre gli intervalli orari tra le 17 e le 18 sono i più critici in termini di rischio di incorrere in incidente stradale. Nel fine settimana si registrano meno incidenti, anche se nelle ore notturne il loro numero aumenta.

Dove avvengono gli incidenti: il 73,8% degli incidenti avviene in un contesto urbano, il 17,8% in extra-urbano e il rimanente su autostrada o tangenziale, ma in ambito urbano sono decedute 23 (39%) persone rispetto ai 59 complessivi ed in extraurbano il 45,8%. La maggior parte degli incidenti avviene percorrendo rettilinei (48%), tipologia di strada che raccoglie 34 incidenti mortali, mentre 13 mortali avvengono su incrocio e 7 in curva. Tra le strade dove nel 2021 è stato rilevato almeno un incidente con infortunati, le statali Porrettana e Via Emilia continuano a essere quelle con il maggior numero di sinistri, rispettivamente 72 e 49, in parte spiegabili con la loro rilevante estensione chilometrica. Nel capoluogo si concentrano più della metà degli incidenti (1.919) e circa un quinto dei decessi (12). Escludendo gli incidenti avvenuti su autostrada e tangenziale, con una componente d'incidentalità parzialmente esogena al territorio comunale (traffico di attraversamento), il tasso di incidentalità (incidenti ogni 1.000 abitanti) della città metropolitana è pari a 3,3 e i comuni dove tale tasso è più elevato sono, in ordine decrescente, Bentivoglio (6) Bologna (4,5) Argelato (4).

Utenti deboli: gli utenti deboli, pedoni, ciclisti, ciclomotoristi e motociclisti, comprendono il 44% dei decessi e la categoria più rappresentata nel 2021 è quella dei motociclisti, con 15 morti (12 l'anno precedente), in particolare tra 40-59enni (7) e 20-39enni (4). I ciclisti deceduti sono 5 (4 nel 2020), 3 dei quali over 80; 6 sono i pedoni, in diminuzione rispetto al precedente anno quando se ne sono registrati 10, e la metà di loro è della classe di età più anziana. I motociclisti sono i più coinvolti anche tra i feriti, seguiti da ciclisti e pedoni.

Quali veicoli fanno incidenti: nel 2021 i veicoli coinvolti in incidente sono 6.785 (contro i 4.806 del 2020 ed i 7.079 del 2019) e di questi il 62,3% sono rappresentati dalle autovetture, il 14,2% (947) da motocicli, il 9% (599) da autocarri-autotreni-motrici e 573 biciclette. Dal 2012 solo i ciclomotori coinvolti sono costantemente in calo (non considerando l'andamento del 2020 in quanto anomalo).

Come avvengono gli incidenti: la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro (1.770 casi, 32 vittime e 2.374 feriti), seguita dal tamponamento (742 casi, 7 decessi e 1.138 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (3,6 decessi ogni 100 incidenti) a cui segue l'urto con veicolo in fermata o in arresto (3,3) e la fuoriuscita del veicolo (3,2).

Costo sociale degli incidenti: Il costo sociale sostenuto dalla collettività metropolitana a causa della morte o del ferimento delle persone in seguito a un incidente stradale è stato pari a **334.878 euro**, in aumento rispetto al 2020, ma con un trend in diminuzione da diversi anni: per ogni residente metropolitano gli effetti dell'incidentalità sono quantificabili in **329,72 euro** di costo sociale.

Cosa è il costo sociale? il costo sanitario è volgarmente "quanto si spende" per rilevare l'incidente, i costi legali e quelli derivanti dal mancato lavoro e dalla non produttività dei coinvolti etc.

Nel nostro territorio il costo sociale complessivo degli incidenti stradali, partendo dal valore medio annuo di 329.72 euro di ogni incidente stradale (dato ricavabile dalla analisi fatta dall'Osservatorio di cui sopra) per i **133.205 abitanti residenti al censimento del 2018** portano ad un costo annuo di **43.653.942 euro**.

In ambito lavorativo valgono ragionamenti analoghi a quelli sopra esposti con un costo comunitario molto alto.

La rilevanza dell'incidentalità stradale, sia in termini di infortuni, sia in termini di eventi mortali emerge anche in ambito lavorativo a fronte di un trend in diminuzione degli incidenti avvenuti in ambiente di lavoro ordinario: i dati INAIL nazionale attestano che nel 2021 gli infortuni riconosciuti sul lavoro sono stati 349.643, il 17,5% (61.188 infortuni) dei quali avvenuti "fuori dell'azienda", cioè "in occasione di lavoro con mezzo di trasporto" o "in itinere", nel percorso di andata e ritorno tra la casa e il luogo di lavoro. I numeri diventano ancor più drammatici se si analizzano gli eventi con esito mortale: i dati INAIL nazionali raccontano poi che gli infortuni mortali avvenuti su strada in Italia nel 2021 rappresentano il 43,5% del totale dei morti sul lavoro.

Pur consapevoli che i numeri delle banche dati utilizzati possono presentare alcuni limiti, gli ordini di grandezza non si discutono e i numeri parlano chiaro: tale fenomeno è un problema sociale. E dietro i numeri ci sono sempre persone e famiglie.

Le imprese devono valutare e gestire il rischio dell'incidentalità stradale come tutti gli altri rischi aziendali, come previsto dall'articolo 17 comma 1 lettera a) del D.Lgs 81/08, dandone riscontro nel Documento di Valutazione dei Rischi.

Gli infortuni che avvengono con mezzi di trasporto sono ancora scarsamente valutati un po' da tutti. Essi sono scarsamente considerati nei Documenti di valutazione dei rischi ex artt. 28 e 29 del D.Lgs 81/08, con eccezione delle ditte di autotrasporti, in cui il rischio stradale rappresenta il rischio più rilevante (per altro non senza ampi margini di miglioramento) o di altre poche aziende ove tale rischio è maggiormente significativo rispetto a tutti gli altri (corrieri, rappresentanti, postini ed addetti ai trasporti leggeri, addetti ai servizi domiciliari, ecc.).

Per ridurre tale rischio che vede il contributo di cause multifattoriali (interazione tra il veicolo, la strada ed il contesto ambientale e l'uomo) bisogna creare le opportune sinergie tra prevenzione e controllo promuovendo un cambiamento anche culturale da parte degli operatori della sicurezza, in primis i datori di lavoro ma anche RSPP, RLS, consulenti, preposti e lavoratori.

Sitografia

[https://www.collettiva.it/copertine/lavoro/2022/03/10/news/in_emilia-romagna_nasce_l_osservatorio_permanente_sugli_infortuni-1935684/#:~:text=Nel%20periodo%20gennaio%2Ddicembre%202021,rispetto%20alle%204.136%20del%202020\).](https://www.collettiva.it/copertine/lavoro/2022/03/10/news/in_emilia-romagna_nasce_l_osservatorio_permanente_sugli_infortuni-1935684/#:~:text=Nel%20periodo%20gennaio%2Ddicembre%202021,rispetto%20alle%204.136%20del%202020).)

<https://www.oreil.it/OREIL.htm>

<https://www.puntosicuro.it/sicurezza-stradale-C-104/prevenzione-degli-incidenti-stradali-lavorativi-i-costi-sociali-AR-13245/>

<https://www.epicentro.iss.it/stradale/>

<https://www.marcodemitri.it/incidenti-stradali-sul-lavoro-ed-in-itinere-il-contributo-di-michele-montresor/>

Link a video “Alla guida, usa la testa!” dell’Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada in collaborazione con Creatiwa studio

https://youtu.be/-TPWkD_xuU