

#### SITUAZIONE ATTUALE DEGLI INCIDENTI STRADALI NELL'UE.

L'Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro (EU-OSHA) si occupa di assicurare all'Europa condizioni di lavoro più sicure, quindi un lavoro salutare e produttivo, promuovendo una cultura di prevenzione dei rischi, al fine di migliorare le condizioni di lavoro delle organizzazioni in Europa.

In base all'articolo 153 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (ex articolo 137 TCE) sono state adottate varie misure comunitarie in materia di salute e sicurezza occupazionale, che sono giuridicamente vincolanti e devono essere recepite nel diritto nazionale di ciascuno Stato membro. Queste linee guida stabiliscono i requisiti minimi ed i principi fondamentali, come il principio di prevenzione e valutazione dei rischi, ed anche le responsabilità rispettivamente di datori di lavoro e lavoratori.

All'interno dell'UE un infortunio sul lavoro è definito come un evento, verificatosi nel corso del lavoro, che causi al lavoratore un danno fisico o mentale. Esso comprende i casi di intossicazione acuta, gli atti provocati da altri e gli incidenti sul lavoro al di fuori delle sedi aziendali, anche quelli causati da terzi. Sono esclusi, invece, i casi di autolesionismo, gli incidenti sul tragitto casa-lavoro sia all'andata che al ritorno, gli incidenti che hanno solo un'origine medica e le malattie professionali. La locuzione "durante il lavoro" significa sia mentre si esercita un'attività professionale, sia durante il tempo trascorso al lavoro. Questa definizione, quindi, include i casi di incidenti stradali che avvengano durante lo svolgimento dell'attività lavorativa. Restano esclusi, viceversa, gli incidenti da pendolarismo: molti paesi infatti non li considerano incidenti sul lavoro, quindi le comuni analisi statistiche non li raccolgono.

#### [Banca dati dei concetti e delle definizioni di Eurostat](#)

Variabile	Infortunio sul lavoro
-----------	-----------------------

Estensione del termine	Salute
------------------------	--------

Definizione
-------------

Un evento fortuito, verificatosi nel corso del lavoro, che causi un danno fisico o mentale.
---

#### Osservazione

Sono inclusi i casi di avvelenamento acuto e gli atti volontari di altre persone, così come gli incidenti che si verificano durante il lavoro, ma al di fuori della sede della società, anche quelli causati da terzi.

Viceversa sono esclusi gli atti intenzionali di autolesionismo, gli incidenti sul tragitto casa-lavoro sia all'andata che al ritorno, gli incidenti che hanno solo un'origine medica e le malattie professionali. La locuzione "durante il lavoro" significa sia mentre si esercita un'attività professionale sia durante il tempo trascorso al lavoro. Ciò include i casi di incidenti stradali nel corso dell'attività lavorativa.

Ciò causa l'identificazione di un primo problema comune e una prima raccomandazione: standardizzare la definizione di "incidente sul lavoro".

Si stima che nell'Unione europea il 40 per cento degli infortuni sul lavoro mortali sono legati al traffico, una percentuale che aumenta se si includono gli infortuni "in itinere" (quelli che si verificano sul tragitto da casa a lavoro e viceversa).

Nel 2009 il Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti ideò il progetto PRAISE, Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees - Prevenire incidenti stradali e infortuni per la sicurezza dei lavoratori - al fine di aumentare la sicurezza stradale sul posto di lavoro, nel progetto hanno collaborato la Commissione europea (DG MOVE), la spagnola Fundación MAPFRE, il Consiglio tedesco per la sicurezza stradale (DVR) e l'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni sul traffico (BFU). L'obiettivo principale era quello di fornire agli imprenditori le conoscenze e le risorse necessarie per sviluppare la prevenzione della sicurezza stradale all'interno della loro azienda, in base al nuovo standard ISO 39001 "Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale".

Gli incidenti stradali rappresentano l'ottava causa di morte nel mondo, stando a quanto stabilito dalla norma ISO 39001 *Road Traffic Safety Management Systems* - Sistemi di Gestione per la Sicurezza del Traffico Stradale (RTS) -, applicabile sia dai soggetti pubblici che dagli enti privati che interagiscono con il sistema stradale, uno strumento in grado di aiutare le organizzazioni a ridurre ed alla fine eliminare l'incidenza ed il rischio di morti e feriti gravi derivanti da incidenti stradali. Questo approccio può consentire un uso più efficace del sistema stradale dal punto di vista dei risultati desiderati.

L'implementazione di un Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale secondo UNE-ISO 39001 coinvolge tre grandi vantaggi per le organizzazioni:

- Promuove l'approccio alla sicurezza del sistema della RTS, il cui obiettivo a lungo termine è l'eliminazione di morti e feriti gravi derivanti da incidenti stradali e che si basa sulla promozione di buone pratiche di sicurezza stradale per ridurli.
- Evita all'azienda rilevanti costi economici e la perdita di profitti, mentre permette di migliorare la produttività e la redditività della propria attività, al fine di garantire la massima sicurezza per i propri dipendenti.
- Si rafforza la propria posizione nel campo della responsabilità sociale delle imprese, adottando lo spirito di responsabilità per la sicurezza stradale condivisa tra gli attori del sistema stradale.

Il Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale si concentra sull'organizzazione, i suoi obiettivi e le finalità di Sicurezza Stradale, e guida la pianificazione delle attività da raggiungere attraverso l'approccio alla sicurezza del sistema della RTS.

## REPORT ITALIANO

1. Definizione di incidenti in itinere.
2. Radiografia degli incidenti in itinere.
3. Incidenti stradali, incidenti sul lavoro, incidenti in itinere o infortuni sul lavoro, incidenti dovuti al traffico lavorativo (ALT), disabilità.
4. Principali cause di incidenti in itinere.
5. Situazioni chiave in educazione stradale, accesso al lavoro e incidenti in itinere.
6. Raccomandazioni per evitare incidenti in itinere e migliorare l'educazione stradale.
7. Links utili, bibliografia e documenti di interesse.

### 1. Definizione di incidenti in itinere.

Gli incidenti *in itinere* rappresentano un serio e duplice problema in materia di sicurezza, dal momento che riguardano da un lato la sicurezza stradale e dall'altro la sicurezza sul lavoro. Si tratta degli incidenti che si verificano nel tragitto casa-lavoro-casa; possono coinvolgere i lavoratori pendolari sia come conducenti di un veicolo privato, sia come passeggeri di un veicolo privato o pubblico, sia infine come pedoni, se per lo spostamento non viene utilizzato alcun mezzo.

La legislazione italiana non si è preoccupata di regolamentare specificamente l' "infortunio *in itinere*" fino al **Decreto Legislativo n. 38 del 23 febbraio 2000** "Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, a norma dell'articolo 55, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144" (GU n.50 del 1-3-2000).

Prima di allora, a colmare la lacuna legislativa c'era la **giurisprudenza**: la magistratura a tutti i livelli, a partire dagli anni sessanta del secolo scorso, già riconosceva la possibilità di estendere anche agli infortuni avvenuti negli spostamenti da e verso il posto di lavoro la copertura assicurativa tradizionalmente riservata agli eventi lesivi causati da rischi specifici del lavoro, in virtù del fatto che l'attività di locomozione, di per sé extra-lavorativa, era considerata **funzionale** all'attività lavorativa stessa.

Basandosi quindi sui principi giurisprudenziali consolidati in oltre trent'anni di cosiddetto diritto pretorio, con l'**articolo 12 del Dlgs 38/2000** il legislatore è finalmente intervenuto per affermare che è per legge indennizzabile come infortunio *in itinere* quell'evento che **si verifica sulla strada pubblica lungo il normale tragitto che collega:**

- **il luogo di abitazione con quello di lavoro;**
- **un luogo di lavoro ad un altro, nel caso di rapporti di lavoro plurimi;**
- **il luogo di lavoro con quello di consumazione dei pasti, se non esiste una mensa aziendale.**

Per quanto riguarda le modalità di spostamento, la legge stabilisce che tale tragitto abituale può essere percorso:

- **a piedi o con mezzo pubblico di trasporto;**
- **con mezzo di trasporto privato**, automobile, scooter o bicicletta, **solo se necessitato**, ovvero solo nei casi in cui:
  - il mezzo sia fornito o prescritto dal datore di lavoro per esigenze lavorative;
  - il luogo di lavoro sia irraggiungibile con i mezzi pubblici oppure raggiungibile ma non in tempo utile rispetto al turno di lavoro
  - i mezzi pubblici obblighino ad attese eccessivamente lunghe
  - i mezzi pubblici comportino un rilevante dispendio di tempo rispetto all'utilizzo del mezzo privato
  - la distanza della più vicina fermata del mezzo pubblico debba essere percorsa a piedi ed è eccessivamente lunga.

La legge infine **non ammette interruzioni** nello spostamento usuale **o deviazioni non necessitate o non concordate** con il datore di lavoro. Esistono, tuttavia, alcune eccezioni.

Ad esempio:

- interruzioni/deviazioni effettuate in attuazione di una direttiva del datore di lavoro;
- interruzioni/deviazioni "necessitate" ossia dovute a causa di forza maggiore (ad esempio un guasto meccanico) o per esigenze essenziali e improrogabili (ad esempio il soddisfacimento di esigenze fisiologiche) o nell'adempimento di obblighi penalmente rilevanti (esempio: prestare soccorso a vittime di incidente stradale);
- interruzioni/deviazioni "necessarie" per l'accompagnamento dei figli a scuola;
- brevi soste che non alterino le condizioni di rischio.

## 2. Radiografia degli incidenti in itinere.

La maggior parte degli incidenti stradali mortali si verifica dal lunedì al venerdì; considerando l'ora del giorno, l'80,8% di tutti gli incidenti e ben il 65,8% di quelli mortali avviene tra le 8 e le 20 (ISTAT 2013). Mediamente è nei giorni feriali e nell'orario lavorativo che la strada miete più vittime. Il picco di incidenti stradali anche mortali si verifica tra le ore 18 e le 19, l'orario di rientro a casa da lavoro per la maggior parte delle persone, quando la fretta e la stanchezza creano le condizioni ottimali per abbassare la guardia alla guida.

- Su un totale di 69.376 infortuni in itinere denunciati all'INAIL nel 2013, il 46,7% erano maschi e il 53,3% femmine

- Nel 2013 su un totale di 605.484 infortuni sul lavoro che hanno coinvolto i lavoratori italiani, l'**11,5%** rientravano nella fattispecie dell'infortunio in itinere, una quota rimasta pressoché stazionaria nell'ultimo quinquennio (Banca dati statistica INAIL).
- L'80% degli infortuni mortali si verifica dal lunedì al venerdì
- Tra le 8 e le 9 del mattino, alle 13 e soprattutto tra le 18 e le 19 si concentrano maggiormente tutti gli incidenti, compresi quelli ad esito fatale.

Dal **confronto annuale**, si ricava un quadro incoraggiante: dal **2009 al 2013** sono diminuiti sia gli infortuni sul lavoro in totale (-23,4%), sia gli infortuni in itinere (-25,3%). Si tratta di un dato in linea con la diminuzione complessiva degli incidenti stradali nel nostro Paese. Nello specifico, sono diminuiti principalmente gli infortuni in itinere **con mezzo di trasporto** (-29,4%), mentre quelli **senza mezzo** sono calati decisamente meno nell'ultimo quinquennio (-8,4%), riguadagnando nel 2013 quasi la soglia del 2011, dopo un isolato piuttosto consistente incremento nel **2012** rispetto all'anno precedente(+17,9%). Andando a confrontare i **sessi**, gli infortuni in itinere, almeno in termini assoluti, si dividono quasi equamente tra i sessi (53,3% per le donne). Viceversa in senso relativo, per le **donne** la quota degli infortuni in itinere sul totale delle denunce è decisamente più elevata di quella degli uomini, 17,9% contro 8,1%, il che significa per le lavoratrici ogni sei denunce, una riguarda il tragitto casa-lavoro, mentre per gli uomini tale rapporto si dilata ad una denuncia ogni dodici, la disparità è ancora più evidente per le denunce mortali, 43,5% contro 24,2%, il che significa rispettivamente una su due per le donne contro una su cinque per gli uomini (dati del 2013, del tutto paragonabili a quelli dell'anno precedente). Questo probabilmente perché le donne sono principalmente occupate (per oltre il 50%) nel ramo Servizi, e in particolare in attività come personale domestico, sanità e servizi sociali, di per sé meno pericolose ma più soggette a spostamenti casa-lavoro.

### **3. Incidenti stradali, incidenti sul lavoro, incidenti in itinere o infortuni sul lavoro, incidenti dovuti al traffico lavorativo (ALT), disabilità.**

- Durante il 2013, in Italia, ci sono stati 44.789 incidenti stradali con lesioni a persone sull'intera rete viaria extraurbana (che comprende Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, autostrade e raccordi), con 1.964 morti e 72.738 feriti.
- Durante l'anno, sono stati contati appena 13 giorni in cui non si sono registrati morti sulle strade extraurbane: 3 giorni a febbraio, 2 a giugno e a luglio, 1 solo giorno senza decessi a gennaio, marzo, aprile, maggio, settembre e novembre. Nei mesi di agosto, ottobre e dicembre si sono registrati morti ogni giorno.

Caratteristiche dei tassi di incidente

- Le vittime di incidenti stradali sono per la maggioranza maschi, che rappresentano il 79% dei morti e il 60% dei feriti totali.
- La classe di età che registra la più alta percentuale di morti è 20-24 anni, con 305 morti, pari al 9% del totale, seguita dalla classe 25-29 e dai 40-44enni; in definitiva il 16,63% dei decessi avviene tra 20-29 anni, il 14,47% tra 40-49, il 12,38% tra 30-39. Sotto i 14 anni si contano 55 decessi, l'1,62% del totale.
- Il maggior numero di incidenti si registra strade urbane ed extraurbane; quelli più gravi avvengono sulle strade extraurbane, nel 2013 1.643 morti sulle extraurbane e 1.421 morti sulle urbane. Su autostrade e raccordi ne sono morte 321.
- Il sinistro più frequente è lo scontro frontale-laterale, ed è anche quello che miete più vittime: 731 morti (21,59%) e 89.791 feriti (34,9%). Segue per gravità delle conseguenze la fuoriuscita, che provoca 675 morti (19,9%) l'investimento di un pedone con 519 morti (15,5%).

Morti per differente tipologia di utenza nel 2013:

	val ass	val %
morti in autovettura (conducenti e passeggeri)	1.479	43,69
morti in autocarri (conducenti e passeggeri)	209	6,17
morti in bicicletta (conducenti e passeggeri)	251	7,42
morti in motocicli e ciclomotori (passeggeri)	61	1,80
morti in motocicli e ciclomotori conducenti)	788	23,28
pedoni	549	16,22
morti in autobus e tram	48	1,42
tot	3.385	

C'è da evidenziare, infine, il fatto che il nostro paese vanta, in proporzione alla popolazione, **il più alto tasso di motorizzazione privata nel mondo**, contando nell'insieme autovetture e motocicli. Su 100 famiglie, nel 9% dei casi il numero di "circolante familiare" supera il numero dei componenti con patente di guida e nel 47,9% il rapporto patentato/veicolo è di 1 a 1.

La mobilità quotidiana sul mezzo privato nei giorni feriali, quindi legata al "tempo di lavoro", è in calo, in risposta alla crisi ed all'aumento dei costi del carburante, che incentivano forme di mobilità alternativa come il trasporto pubblico, la condivisione dell'auto, etc. Ma la gran parte dei comuni capoluogo e delle aree metropolitane patisce ancora "la congestione da traffico" e l'offerta pubblica di mobilità (nonostante la crescita dell'offerta, ad esempio del numero di autobus/km) è ancora incapace (per i continui tagli alle risorse) di offrire un servizio di "qualità", che significa non solo un servizio più confortevole nel viaggio, ma soprattutto più aderente ai bisogni della domanda e quindi capillare, accessibile, rapido, certo nei tempi di percorrenza (ISFORT, 2014).

#### Uso dei dispositivi di sicurezza

- Il 23,7% dei conducenti e passeggeri morti in autovetture e autocarri nel biennio 2009-2011 non usava le cinture di sicurezza (Fonte: Istituto Superiore di Sanità, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2011 *Il sistema Ulisse per il monitoraggio dell'uso dei dispositivi di sicurezza in Italia*).

Il Centro Nazionale di Epidemiologia, Sorveglianza e Promozione della Salute (<http://www.epicentro.iss.it/passi/dati/SicurezzaStradale.asp>) riporta che, in Italia, l'uso generalizzato dei dispositivi di sicurezza farebbe risparmiare, ogni anno, più di 500 vite umane, oltre 1300 casi di disabilità e circa di 8900 ricoveri ospedalieri. I gruppi di popolazione che li usano di meno sono i **più giovani**, gli **uomini** e coloro che hanno **minore istruzione** e **minore reddito**.

In Italia l'uso della **cintura anteriore** non è generalizzato (nel periodo 2009-2012, l'84% degli intervistati che hanno viaggiato in auto come guidatore o passeggero sul sedile anteriore dichiara di indossarla sempre) ed è ancora meno frequente in area urbana (rispetto alle strade extra-urbane) e nell'Italia meridionale. L'uso del **casco**, pur se molto frequente (95%), non è ancora generalizzato, e si trascura di indossarlo soprattutto al Sud (la più bassa percentuale di utilizzo in Calabria, l'83%). Ma sono soprattutto gli occupanti i sedili posteriori delle auto ed i bambini quelli che più frequentemente non vengono assicurati con sistemi di ritenuta. La **cintura posteriore** è usata regolarmente da un modesto 19% degli intervistati.

Tra coloro che viaggiano in auto con bimbi di 0-6 anni di età, quasi 1 intervistato su 4 (il 23%) dichiara o di avere difficoltà o di non utilizzare o addirittura di non avere alcun dispositivo di sicurezza per il bambino; questa percentuale sale al 30% nelle Regioni meridionali (dati Passi 2011-2012).

Dal 2008 al 2012 si rileva un aumento significativo dell'utilizzo di tutti dispositivi di sicurezza, ma non in modo uniforme sul territorio: aumenta l'utilizzo del casco di circa il 3%; aumenta l'utilizzo della cintura anteriore e posteriore del 2%.

#### Infortuni sul lavoro

Durante il 2013, in Italia, sono stati denunciati all'INAIL 605.484 infortuni sul lavoro, di cui 536.108 verificatisi in occasione del lavoro e 69.376 (11,5%) in itinere.

Di questi infortuni denunciati,

- gli infortuni **mortali** per il lavoratore sono stati complessivamente 719;
- Di queste morti, 532 (74%) sono stati registrate come avvenute durante il lavoro.
- Gli infortuni in itinere mortali comprendevano i rimanenti 187 infortuni (26%).



## Persone con disabilità

Dalla banca dati ISTAT dedicata alla disabilità (<http://dati.disabilitaincifre.it/dawinciMD.jsp>) si ricavano i seguenti dati.

- Nel 2013 si registrano 3.167.000 persone con disabilità di 6 anni e più, il 5,62% della popolazione.
- Di queste, 1.944.000 di persone sono prive di autonomia nello svolgimento delle funzioni della vita quotidiana o di cura della persona<sup>1</sup>, quindi necessitano di assistenza.
- La quota di disabili funzionali sul totale è del 61,38%.
- 1.143.287 persone con disabilità vive a casa da solo.
- I problemi di mobilità in senso stretto, che riguardano le persone che hanno difficoltà nel camminare senza soste, nel salire e scendere da soli le scale senza fermarsi, nel chinarsi per raccogliere oggetti da terra, sono la seconda tipologia di disabilità.

La presenza di limitazioni funzionali ha un forte impatto sull'**esclusione dal mondo lavorativo**: solo il 3,7% delle persone con limitazioni funzionali di 15 anni e più lavora, **contro il 45,2%** del totale della popolazione (ISTAT, 2013). La percentuale di chi non è mai entrato nel mercato del lavoro e non cerca di entrarvi (250 mila persone, per la quasi totalità donne) è molto più elevata tra chi ha limitazioni funzionali gravi (il 18,5% contro l'8,8% di chi ha limitazioni funzionali lievi). Il 72% degli occupati con limitazioni funzionali sono uomini. Rispetto alla popolazione residente in Italia, le persone con limitazioni funzionali hanno in misura più elevata un lavoro a tempo parziale (il 28,3% contro il 15,2%) (ISTAT, 2012).

Osservando l'andamento delle tipologie contrattuali utilizzate per l'assunzione dei lavoratori con disabilità si assiste a un processo di **progressiva precarizzazione**. A partire dal 2006 i rapporti di lavoro a tempo indeterminato sono passati dal 51,6% del totale all'attuale 40%, mentre quelli a **tempo determinato** hanno seguito un andamento speculare, passando **dal 41,6% al 52,3%**. (ISFOL, 2012).

## Analisi dei bisogni di trasporto delle persone con disabilità.

Non sono pochi i disabili che vivono, studiano, lavorano ed ogni giorno si confrontano con un mondo ostile, pieno di barriere architettoniche e culturali. Per tutte queste persone il bisogno di mobilità è alla base della piramide delle necessità, ma nemmeno riescono a vedere soddisfatto questo bisogno primario senza che venga loro richiesto di superare difficoltà insormontabili. Facilitare il trasporto delle persone disabili è il primo passo per consentire loro di avere una vita.

Nel 2012, in Italia, solo la metà dei disabili era in grado di usare un'autovettura come conducente, contro il 77% della popolazione non disabile. Più elevata è invece la percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici (sia urbani, sia extraurbani) e dei treni, rispetto al resto della popolazione.

<sup>1</sup> Ad esempio, mettersi a letto o sedersi da soli, vestirsi da soli, lavarsi o farsi il bagno o la doccia da soli, mangiare da soli anche tagliando il cibo.

La **legge 5 febbraio 1992 n. 104**, intitolata *Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate*, disciplina gli interventi per consentire alle persone handicappate la possibilità di muoversi liberamente sul territorio, usufruendo, alle stesse condizioni degli altri cittadini, dei servizi di trasporto collettivo appositamente adattati o di servizi alternativi, per chi non è in grado di servirsi dei mezzi pubblici.

I tre livelli qualitativi raggiungibili dalla progettazione senza barriere, come indicati dalla **legge 9 gennaio 1989 n. 13**, sono i seguenti:

1. accessibilità: è il livello più elevato in quanto consente la totale fruizione nell'immediato.
2. visitabilità: è un livello di accessibilità limitato a una parte più o meno estesa.
3. adattabilità: è un livello di qualità ridotto, ma suscettibile, come previsto dal progetto, di trasformazione in livello di accessibilità.

I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale (D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503, art. 4).

Il diritto alla mobilità deve essere garantito attraverso le seguenti azioni:

- progettazione votata alla eliminazione e al superamento delle barriere architettoniche in ambienti interni/esterni
- messa a norma delle strutture
- miglioramento e attivazione di servizi specifici e risorse particolari.

La presenza di persone con disabilità richiede un sistema di trasporto pubblico articolato, in grado di offrire risposte differenziate alle diverse esigenze e supportare persone aventi diversi gradi di autonomia verso l'autosufficienza e/o la libertà di movimento. I diversi mezzi di trasporto devono essere adattati (sedile girevole, allestimenti, pedane, gru solleva-carrozine etc.) e devono assicurare un servizio efficace e di qualità, che significa non solo massima accessibilità e stato ottimale del mezzo, ma "regolarità" del servizio (cinque giorni su sette) e soprattutto "puntualità" per chi beneficia del trasporto per andare sul posto di lavoro. L'organizzazione deve basarsi sull'analisi dei bisogni e dei flussi locali, in modo da razionalizzare ed utilizzare al meglio le risorse economiche a disposizione dei Comuni.

#### **4. Principali cause di incidenti in itinere.**

Secondo il rapporto 2013 Aci-Istat sugli incidenti stradali, nell'ambito dei comportamenti errati di guida, le prime cause di incidente (che rappresentano complessivamente il 44,5% dei casi) sono:

- mancato rispetto della **precedenza** (la prima causa negli incidenti in ambito urbano);
- guida **distratta e pericolosa** (la prima causa negli incidenti in ambito extraurbano);
- eccesso di **velocità**.

Non vi sono dati riguardanti specificamente le cause di incidenti in itinere.

Nel portale dell'epidemiologia per la sanità pubblica si legge che i fattori di rischio che possono contribuire al fenomeno degli incidenti stradali sono il comportamento e lo stato psicofisico del conducente, le condizioni e la sicurezza dei mezzi di trasporto, la circolazione sulle strade e i pericoli legati al trasporto di prodotti pericolosi.

Tra i fattori di rischio legati allo stato del conducente, i più gravi secondo i dati della sorveglianza Passi (Progressi delle Aziende Sanitarie per la Salute in Italia) del Centro nazionale di epidemiologia, sorveglianza e promozione della salute (Cnesps) dell'Istituto Superiore di Sanità, in materia di sicurezza stradale, sono i seguenti:

- essere distratti e/o compiere "azioni secondarie" che obbligano a distogliere lo sguardo dalla strada, come il prendere e usare il telefono cellulare per chiamare o scrivere un sms (e per i neopatentati, il rischio di fare un incidente legato all'uso del telefono è ancora maggiore rispetto ai guidatori esperti);
- non utilizzare o utilizzare in modo sbagliato i dispositivi di sicurezza individuali, soprattutto in ambito urbano, imposti per legge, ovvero le cinture, i seggiolini/adattatori per bambini, il casco;
- uso inappropriato di bevande alcoliche, sostanze psicotrope e farmaci;
- aggressività e rabbia, affaticamento, stanchezza, scarsa lucidità, bassa reattività e malattie vere e proprie: epilessia, diabete, malattie cardiovascolari, problemi alla vista, disturbi del sonno, problemi cognitivi etc.

##### **5. Situazioni chiave in educazione stradale, accesso al lavoro e incidenti in itinere.**

La sicurezza stradale in Italia ha fatto grandi passi avanti nell'ultimo decennio, portandoci a sfiorare il raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione europea di dimezzare la mortalità da incidenti stradali nel decennio 2001-2011. Ma la nuova strategia disegnata dalla Commissione dell'Unione europea per il sistema dei trasporti fino al 2050 presenta la visione di «zero vittime» nel trasporto su strada, con l'obiettivo intermedio di dimezzare il numero di vittime entro il 2020. Tanta strada c'è ancora da fare per rendere più sicuri i veicoli, le infrastrutture, le condizioni del traffico e i comportamenti di guida.

Le aziende e le organizzazioni devono includere nei piani per la prevenzione specifici piani di sicurezza stradale, al fine di sensibilizzare i lavoratori che si spostano quotidianamente da e verso il posto di

lavoro sull'importanza di assumere comportamenti di guida corretti e atteggiamenti ottimali ai fini della sicurezza, per limitare almeno quella quota di rischio che dipende dal conducente.

Tra le situazioni chiave e gli **aspetti comportamentali** da tenere sotto controllo per prevenire gli incidenti in itinere, la sorveglianza Passi ha messo in particolare evidenza i seguenti punti.

- **La distrazione:** compiere, mentre si guida, azioni che possono distrarre l'attenzione (cosiddette "azioni secondarie"), come mangiare, bere, sintonizzare la radio, regolare i finestrini, mettere o togliere le cinture di sicurezza, sistemare lo specchietto retrovisore oppure le alette parasole, parlare con i passeggeri, guardare un oggetto ai bordi della strada, ma soprattutto usare il telefono cellulare (anche in vivavoce); ricerche effettuate con simulatori di guida o con prove su pista, per valutare gli effetti della distrazione, indicano che l'uso del telefono ritarda la reazione a pericoli potenziali e riduce la capacità del conducente di "scansione visiva" dell'ambiente circostante. Compiere un'azione secondaria può aumentare il rischio di incidente perché comporta un impegno sul piano cognitivo che impedisce al conducente di mantenersi concentrato sulla guida e perché distoglie l'attenzione visiva del conducente dalla strada davanti a sé, così che non può avvistare pericoli inattesi e reagire in tempo.
- Non utilizzare o utilizzo errato dei **dispositivi di sicurezza** (cinture, seggiolini/adattatori, casco)
- Non guidare se si è assunto **alcol**, sostanza **stupefacenti** o **farmaci**.

## 6. Raccomandazioni per evitare incidenti in itinere e migliorare l'educazione stradale.

### Ai pedoni

In un ambiente urbano sempre meno sviluppato a misura d'uomo, il pedone si trova a gestire situazioni articolate ed a prendere decisioni complesse in poco tempo. Sono richieste **attenzione divisa e veloce** e **processamento di informazioni di tipo diverso**. Questi processi cognitivi sono rallentati dalle continue fonti di distrazione cui oggi siamo soggetti. Come evidenziano le iniziative della **campagna nazionale *Siamo tutti pedoni***, promossa sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica da Spi-Cgil, Fnp-Cisl, Uilp-Uil, Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna e Centro Antartide, ci sono ampi margini per migliorare la sicurezza di coloro che si spostano a piedi.

- Non camminare come automi, parlando a telefono distraendoci con lo smartphone, ascoltando musica ad alto volume nelle cuffie etc., ma essere sempre vigili sulla strada in modo da essere più reattivi ad eventuali pericoli.

- Camminare sempre sui marciapiedi, evitando di mantenersi troppo prossimi al bordo. Sulle strade senza marciapiede i pedoni devono procedere nel senso inverso a quello di marcia dei veicoli, in modo da vederli arrivare davanti.
- Guardare a destra e a sinistra prima e durante l'attraversamento ed assicurarsi che il conducente del veicolo che sopraggiunge ci abbia visti e si fermi.
- Attraversare sulle strisce pedonali (è obbligatorio se sono presenti nell'arco di 100 m), comunque sempre in linea retta e con passo sicuro ma con calma, cercando i posti dove c'è visuale per controllare chi arriva. Gli attraversamenti pedonali, anche quando non hanno i semafori, sono in punti più sicuri, con buona visibilità sia per i pedoni che per gli autisti.
- Rispettare il semaforo pedonale. Anche a semaforo verde, assicurarsi che i veicoli siano fermi prima di attraversare.
- Se si hanno dei bambini o dei cani è bene tenerli stretti a noi.
- Se la nostra età o le nostre condizioni fisiche non ci permettono di essere scattanti è opportuno raddoppiare la prudenza.
- Rispettare sempre tutti i segnali stradali e/o le indicazioni dei vigili.
- Rendersi sempre ben visibili, soprattutto di notte nelle aree poco illuminate, indossando indumenti chiari, utilizzando torce o altri strumenti di illuminazione oppure indumenti e accessori rifrangenti e/o ad alta visibilità.

#### Ai conducenti di mezzi privati

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornisce un elenco di consigli specifici per gli automobilisti:

- Curare con attenzione la funzionalità del veicolo. Revisionare e mantenere il veicolo in condizioni ottimali, ponendo particolare attenzione ai punti critici per la sicurezza (pneumatici, freni, sterzo, ruote, luci etc.). Un battistrada consumato può aumentare di tre o più volte lo spazio di arresto.
- Moderare il più possibile la velocità, rispettando i sempre ed ovunque i limiti ed avendo l'accortezza di adattare l'andatura e lo stile di guida del veicolo alle condizioni del manto stradale, alle condizioni atmosferiche e alla vostra condizione mentale o fisica. La velocità è un fattore di rischio primario per incidenti stradali gravi e mortali.
- Valutare oggettivamente le proprie condizioni fisiche. Evitate di guidare se non ci si sente bene, se si è molto stanchi o se si ha sonno. Ci si addormenta senza accorgersene, nonostante i vari caffè, le sigarette, la radio, il finestrino aperto etc.
- Mai telefonare guidando. Anche se utilizzate l'auricolare o il "viva voce", ricordate sempre che la conversazione impegna comunque il vostro cervello e lo distoglie dalla strada.

- Evitare di assumere bevande alcoliche (o altre sostanze psicotrope) e sostanze stupefacenti alla guida, perché rallentano la percezione del rischio, la capacità di capire come vanno le cose, e la facoltà di prendere decisioni.
- Se si assumono farmaci, chiedere al medico se ci sono effetti collaterali per la sicurezza di guida, come rallentamento dei riflessi, problemi di equilibrio, sonnolenza etc. Se questi effetti esistono, abbondare in prudenza ed attenzione, specie nelle prime settimane di trattamento. Ricordare poi che gli effetti dei farmaci sono spesso esaltati dall'alcol, anche se assunto in dosi moderate e a distanza di tempo dall'assunzione del farmaco.
- Utilizzare sempre e far utilizzare ai trasportati le cinture di sicurezza, sia nella parte anteriore sia in quella posteriore dell'autoveicolo. L'uso delle cinture di sicurezza riduce notevolmente la probabilità di morire in un incidente stradale, come pure la gravità delle lesioni che si dovessero riportare. Se l'auto dispone di airbag, non indossare la cintura di sicurezza espone a rischio di serie lesioni in caso di incidente.
- Utilizzare i seggiolini per i bambini. Il trasporto dei bambini in auto a volte non è corretto: sono seduti o posti in culle o seggiolini non ancorati alle cinture di sicurezza. Questo comporta, in caso di collisioni, un vero e proprio pericolo di morte! Non basta solo l'ancoraggio: occorre ottimizzare la sistemazione del seggiolino sui sedili posteriori nel senso contrario alla direzione di marcia. In caso di incidente, questo consente al peso del corpo di venire assorbito dalla schiena.
- Essere pronti ad anticipare e prevedere errori anche se commessi dagli altri ed essere cortesi con tutti, in particolare con l'utenza "debole". Moderare il più possibile la velocità in prossimità di scuole, di parchi-gioco e di altri posti dove possono trovarsi bambini; fermarsi sempre se qualcuno deve attraversare le strisce pedonali, in particolare se è un anziano. Fare attenzione ai ciclisti, che sono i conducenti più vulnerabili e si notano poco; attenzione anche a ciclomotoristi e motociclisti (molto vulnerabili anch'essi).
- Mantenere la distanza di sicurezza di veicoli che vi precedono. Quanto spazio dobbiamo lasciare tra noi e chi ci precede? Non esiste una formula univoca per calcolare in quanto tempo si riesce a reagire ad un ostacolo ed a fermare il veicolo, perché ogni auto è diversa dalle altre (gomme, freni, sospensioni, peso), perché ogni strada è diversa dall'altra (asfalto, condizioni meteo, visibilità) e soprattutto perché ogni guidatore è diverso dagli altri (esperienza, vista, età). Anche a soli 50 Km/h in condizioni ottimali ci vogliono ben 25 metri per fermarsi (spazio percorso nel tempo di reazione, più spazio di frenata). In caso di pioggia i valori vanno aumentati del 20/30%. Sulla neve o sul ghiaccio lo spazio di arresto può addirittura quadruplicare. Infine in caso di stanchezza o riflessi appannati il tempo di reazione può aumentare considerevolmente. Un semplice espediente pratico per misurare se si è troppo vicini all'auto che ci precede consiste nel contare almeno 2-3 secondi di distanza, prendendo un qualsiasi riferimento (ad es. un cavalcavia).

---

#### Agli utenti di servizi di trasporto pubblico

Le società di trasporto pubblico delle maggiori città metropolitane italiane invitano i propri utenti ad assumere i seguenti comportamenti:

- Per salire sul mezzo alla fermata aspettare il proprio turno, senza lasciare la carreggiata.
- Quando si viaggia in piedi tenersi saldamente ancorati ai sostegni per evitare cadute in caso di frenata.
- Non appoggiarsi alle porte, perché potrebbero aprirsi.
- Scendere dal mezzo in modo ordinato e solo quando è completamente fermo, mai scendere col veicolo in marcia o al di fuori dei luoghi designati per le fermate.
- Una volta scesi, se necessario attraversare la strada, farlo dietro il bus ad adeguata distanza, possibilmente aspettando di avere maggiore visibilità.

## 7. Links utili, bibliografia e documenti di interesse.

- [European Commission - Transport - Road Safety](#). Transport directly affects everyone in Europe. Whatever age we are, and whatever activities we undertake, transport and mobility play a fundamental role in today's world. The aim of the Commission is to promote a mobility that is efficient, safe, secure and environmentally friendly and to create the conditions for a competitive industry generating growth and jobs. The issues and challenges connected to this require action at European or even international level; no national government can address them successfully alone. The European Commission's Directorate-General for Mobility and Transport works in concert with the European Union Member States, European industry, citizens and stakeholders.
- [ETSC European Transport Safety Council](http://etsc.eu/) <http://etsc.eu/>  
ETSC is a Brussels-based independent non-profit making organisation dedicated to the reduction of the number and severity of transport crash injuries in Europe
- [European Agency for Safety and Health at Work](https://osha.europa.eu/en?set_language=en) - [https://osha.europa.eu/en?set\\_language=en](https://osha.europa.eu/en?set_language=en)  
Set up in 1996 by the European Union and located in Bilbao, Spain, EU-OSHA is the main EU reference point for safety and health at work
- FEVRE European Federation of Road Traffic Crash Victims - <http://fevr.org/>  
Working to protect the interests of road crash victims & to reduce road danger
- [PRAISE Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees](http://etsc.eu/projects/praise/) <http://etsc.eu/projects/praise/> Praising Best Practice in Road Safety 'At' Work and 'To' Work

## Italia

### Bibliografia

ACI-ISTAT, 2014, *Incidenti Stradali - Anno 2013*

ACI-CENSIS, 2012, XX Rapporto. *Dove è finita l'auto? Analisi di una crisi senza precedenti*

INAIL, 2013, *Lavoro, sicurezza e benessere al femminile. Il fattore donna al centro delle nuove sfide nel mercato del lavoro*

ACI, 2012, *Veicoli ed Incidenti Stradali - Anno 2012*

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014, *PNSS ORIZZONTE 2020*

Fondazione Cesare Serono e Censis, 2012, *I bisogni ignorati delle persone con disabilità. Quarto rapporto di ricerca - L'offerta di cura e di assistenza in Italia e in Europa*

ISTAT, 2012, *Inclusione sociale delle persone con limitazioni dell'autonomia personale - Anno 2011*

ISFOL, 2012, *Sesta relazione al Parlamento sullo stato di attuazione della Legge 12 marzo 1999, n. 68 "Norme per il diritto al lavoro dei disabili" - Anni 2010-2011*

ISTAT, 2009, *La disabilità in Italia. Il quadro della statistica ufficiale*

ISFORT, 2014, *Il trasporto pubblico locale: la ricerca dell'efficienza attraverso le riforme*

ISFORT, 2013, *La domanda di mobilità degli italiani*

Istituto Superiore di Sanità, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2011, *Il sistema Ulisse per il monitoraggio dell'uso dei dispositivi di sicurezza in Italia*

Osservatorio Sicurezza Stradale Anci-Upi, 2011, *La sicurezza stradale urbana. Un confronto tra le città capoluogo*

### Links

<http://www.inail.it>

<http://bancadaticsa.inail.it/bancadaticsa/login.asp> Banca Dati Statistica dell'INAIL per i dati sugli infortuni sul lavoro

<http://www.aci.it/>

<http://www.istat.it/it/>

<http://dati.disabilitaincifre.it/dawinciMD.jsp> ISTAT Banca Dati Disabilità

<http://www.epicentro.iss.it/>

<http://www.epicentro.iss.it/passi/rapporto2012/IncidentiStradali.asp>



---

<http://www.siamotuttipedoni.it/> Campagna nazionale promossa sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica da Spi-Cgil, Fnp-Cisl, Uilp-Uil, Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna e Centro Antartide

<http://www.ancisicurezzastradale.it/home/> L'Osservatorio Nazionale delle Autonomie Locali sulla Sicurezza Stradale

<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=390> Direzione Generale per la Sicurezza Stradale. Consigli per gli automobilisti, agg. 2012

<http://www.bici-initinere.info> Campagna FIAB, ECF e Salvaiciclisti per il riconoscimento pieno dell'infortunio in itinere occorso a chi va al lavoro in bicicletta

<http://www.sicurezza.sina.co.it/> Campagna per la Sicurezza Stradale promossa dal Gruppo ASTM-SIAS che opera nel settore autostradale in Italia ed all'estero

<http://www.isfort.it/> Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti

<http://www.vittimestrada.org/articles.php?lng=it&pg=1724> Filmati Campagna di sicurezza stradale

"Mettici la testa" organizzata nel 2006 da Rai Educational con il patrocinio dell'AIFVS onlus (Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus)