

La morte bianca è spesso un incidente stradale

Giampaolo Galli

27-07-2007

I dati Inail dicono che gli infortuni stradali sono di gran lunga la prima causa delle cosiddette morti bianche. A essi è riconducibile circa la metà dei morti sul lavoro. La circolazione stradale è mediamente più rischiosa anche quando si fanno confronti con i settori produttivi a più alta frequenza di infortuni. Grandi le differenze fra la cultura della sicurezza sul lavoro e quella della sicurezza stradale, in termini di allarme sociale, di risorse umane e finanziarie devolute a formazione, prevenzione e controlli, di conseguenze giuridiche.

In base ai **dati Inail**, gli infortuni stradali sono di gran lunga la **prima causa** delle cosiddette morti bianche. A essi è riconducibile circa la metà dei morti sul lavoro. **(1)**

Strade pericolose

Della rilevanza del fenomeno degli incidenti stradali come causa delle morti bianche si è preso pienamente atto solo di recente, in particolare a seguito della ristrutturazione delle procedure Inail di acquisizione dei dati sulla base della **metodologia Esaw** (European Statistics on Accidents at Work). La messa a regime del nuovo sistema è stata effettuata nell'anno 2005.

Ne è emerso che 638 dei **1.280 infortuni mortali** denunciati all'Inail derivano da infortuni stradali.

Infotuni mortali sul lavoro (anno 2005)

	Valori assoluti	Composizione percentuale
Riconducibili a incidenti stradali	638	49,8
<i>(di cui: nel percorso casa- lavoro)</i>	<i>(280)</i>	<i>(21,8)</i>
Altri	642	50,2
Totale	1280	100

Fonte: Inail

In ampia misura, dunque, il tema della **sicurezza sul lavoro** coincide con quello della sicurezza stradale. Il totale dei morti sulle strade italiane è di 5.426 unità (dato Istat 2005). I morti sui luoghi di lavoro, al netto dei 638 riconducibili a incidenti stradali, sono 642. Il numero dei decessi sulle strade è dunque molto più alto di quello che si registra all'interno dei luoghi di lavoro: il rapporto è di oltre 8 a 1.

Soprattutto, come emerge da una recente analisi dell'Ania, è molto più **alto il rischio**, ossia la probabilità di morte per unità di tempo, per il fatto che mediamente gli italiani passano molto più tempo nei luoghi di lavoro che su strada.

In base ai dati Istat, il **monte ore lavorate** in un anno in Italia è di 44,6 miliardi (corrispondente a una media per occupato di 1.495 ore, inclusiva dei lavori part-time e intermittenti). Ipotizzando che il tempo medio trascorso su strada sia di un'ora al giorno per abitante **(2)**, il monte ore annuo relativo all'intera popolazione sarebbe di 21,5 miliardi. In questo caso, il rapporto di 8 a 1, in termini di valori assoluti, diventa di 17 a 1, se valutato in termini di rischio per unità di tempo. Secondo un'ipotesi forse più verosimile, il tempo medio trascorso su strada è più vicino alla mezz'ora. In tal caso il rapporto in termini di rischio diventa di **34 a 1**.

È evidente che i dati medi nascondono realtà molto differenziate, per settori, età, fasce orarie eccetera. Il dato che colpisce tuttavia è che la circolazione stradale rimane mediamente più rischiosa anche quando si effettuino confronti con i settori produttivi in cui è più alta la frequenza degli infortuni.

Nel 2005, i morti nel settore delle **costruzioni**, al netto di quelli dovuti a infortuni stradali, sono stati, secondo l'Inail, 170. È un dato elevato, specie se confrontato con i morti (sempre al netto di quelli dovuti alla circolazione stradale) registrati nell'intera industria manifatturiera (112 unità). Dato che il monte ore lavorato nelle costruzioni è di 3,3 miliardi (fonte Istat), il rapporto di rischio per unità di tempo si colloca fra 5 e 10 (a seconda che il tempo medio trascorso su strada sia di 1 ora o di mezz'ora). **(3)**

Sicurezza sul lavoro e sicurezza stradale

I dati mettono ulteriormente in luce la gravità del fenomeno degli incidenti stradali. Inducono anche a domandarsi se vi siano validi motivi per spiegare le notevoli differenze che tuttora si riscontrano fra la **cultura della sicurezza** sul lavoro e quella della sicurezza stradale, in termini di allarme sociale, di risorse umane e finanziarie devolute a formazione, prevenzione e controlli, di conseguenze giuridiche. Quali responsabilità gravano, per omessi controlli, sulle tante **amministrazioni comunali** nei cui territori circolano migliaia di ragazzi in motorino senza casco o automobilisti che superano di gran lunga i tassi alcolici prescritti?

E chi è responsabile della sicurezza delle **infrastrutture**? In base al codice della strada, il ministro dei Lavori pubblici può diffidare gli enti proprietari delle strade a emettere i provvedimenti ritenuti necessari per la sicurezza e "nel caso in cui gli enti non ottemperino nel termine indicato, il ministro dispone, in ogni caso di grave pericolo, l'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti degli enti medesimi". Qui si parla di rivalsa, a fronte di situazioni di "grave pericolo", mentre nel diritto del lavoro, per molto meno, scattano obblighi e sanzioni pesanti. Soprattutto, non si spiega perché, a differenza di quanto accade per la sicurezza sul lavoro, non esista un **corpo ispettivo** che abbia la responsabilità di verificare che questa norma, come tante altre, venga fatta rispettare.

(1) Si veda il rapporto annuale (luglio 2006). Per infortunio stradale l'Inail intende sia quello accaduto nel percorso casa-lavoro (infortunio in itinere), sia quello accaduto a persone che utilizzano, abitualmente o occasionalmente, un veicolo per motivi di lavoro.

(2) Secondo un'indagine commissionata dall'AcI (Rapporto Ambiente Italia 2007) la percorrenza media per abitante in Italia sarebbe pari a 41 chilometri al giorno. A secondo dei pesi, non noti, delle percorrenze urbane ed extraurbane, 41 chilometri appaiono percorribili in un tempo compreso fra mezz'ora e un'ora.

(3) La valutazione non cambia sostanzialmente se si tiene tenere [conto dell'osservazione di Tito Boeri e Pietro Ichino](#) secondo cui, nei cantieri irregolari, molte morti bianche vengono fatte passare per incidenti automobilistici.