



CONSIGLIO NAZIONALE DEGLI INGEGNERI

PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - 00186 - VIA ARENULA, 71

PRESIDENZA E SEGRETERIA

00187 ROMA - VIA IV NOVEMBRE, 114

TEL. 06.6976701 r.a - FAX 06.69767048

Gli ingegneri i primi garanti della sicurezza

Ad affermarlo il presidente del Cni Giovanni Rolando in occasione del rapporto elaborato da Eurispes su richiesta del Consiglio

"Sono gli ingegneri i primi garanti della sicurezza, mission storica della nostra categoria". Una affermazione netta quella di **Giovanni Rolando**, Presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri durante la presentazione del rapporto "Prevenzione e sicurezza tra crescita economica e qualità della vita" elaborato dall'Eurispes proprio su richiesta del Cni, finalizzato a promuovere la cultura della prevenzione intesa soprattutto come capacità di individuare percorsi di sviluppo sui progetti concreti. Presenti alla giornata anche **Silvano Moffa**, Presidente della XI Commissione Lavoro della Camera dei Deputati, **Francesco Lotito**, Presidente del C.I.V. dell'INAIL, **Antonio Focillo**, Segretario Confederale della UIL.

Dalla ricerca è emerso come il lavoro e la circolazione stradale rappresentino i due ambiti a più elevato impatto economico e sociale, stimabile per il 2008 a oltre 72,6 miliardi di euro.

Fattore determinante ovviamente quello della prevenzione "*rispetto alla quale sono stati compiuti in Italia ben pochi passi avanti*" ha spiegato ancora Rolando. "*La prevenzione rappresenta una base decisiva da cui partire per pensare progetti complessivi dedicati alla sicurezza*" ha ancora ricordato Rolando facendo eco alla introduzione di **Gian Maria Fara** presidente Eurispes. "*Oggi - hanno sostenuto entrambi - l'Italia soffre della mancanza di pianificazione, di una visione complessiva e la mancata elaborazione di una cultura della sicurezza è il riflesso di una cultura della prevenzione non ancora acquisita*". Per arrivare a questo risultato, secondo l'esponente del Cni, è necessario il rispetto di due principi: "*è essenziale mettere in moto un sistema complesso e multilivello di azioni di intervento*", quindi secondo principio, "*la partecipazione pubblica: sfide come quelle, ad esempio, della sicurezza stradale, della gestione dei rifiuti, delle norme sulla sicurezza degli impianti, degli stadi, delle strutture di pubblica utilità, o della gestione delle reti informatiche richiedono una visione condivisa*".

- Infortuni sul lavoro

Alcuni dati quindi: Secondo i calcoli dell'Eurispes, la riduzione del numero di infortuni sul lavoro genererebbe un ridimensionamento dei costi economici e sociali a essi attribuibili, con un risparmio economico compreso tra 438 milioni di euro (nell'ipotesi di diminuzione dell'1% del numero di infortuni), quasi 2,2 miliardi di euro se gli infortuni diminuissero del 5% e 4,3 miliardi di euro (diminuzione del 10%).

Nel 2008, sono stati registrati 874.940 infortuni sul lavoro (37 ogni 1.000 occupati), a fronte dei quali i costi economici e sociali, considerando un costo per singolo infortunio di circa 50.000 euro, hanno superato i 43,8 miliardi di euro, pari al 2,79% del Pil italiano dello stesso anno.

- Incidenti stradali

Il numero di incidenti che si sono verificati sulla rete stradale italiana nel 2008 è stato pari a 218.963 (+0,04% rispetto al 2007) e ha causato il ferimento e la morte, rispettivamente, di 310.739 persone (-4,6% rispetto al 2007) e 4.731 persone (-7,8% rispetto al 2007). Il costo medio di un incidente stradale è pari a 131.600 euro (Istat), che, considerato il numero di incidenti stradali del 2008, corrisponde ad un costo complessivo di 28,8 miliardi di euro. L'incidenza del costo economico e sociale degli incidenti stradali sul Pil, che a livello nazionale è pari all'1,83%, è molto variabile in funzione del diverso numero di incidenti, sia a livello di area geografica (con valori compresi tra il 2,19% del Centro e l'1,7% del Sud e del Nord-Ovest).

"Sebbene in diminuzione, continuano ad essere frequenti gli incidenti stradali le cui cause sono strutturali, direttamente riconducibili alla progettazione o all'inadeguata manutenzione delle strade (errori di progettazione, obsolescenza, mancanza della segnaletica, standard di sicurezza insufficienti)" commenta ancora Fara che introduce nuovi argomenti: *"In questo contesto, l'Italia è il paese delle grandi opere incompiute, di cui la Salerno-Reggio Calabria è l'emblema, dei ritardi strutturali, delle carenze, quando non dell'inefficienza, nel settore dei trasporti, della viabilità, delle strutture pubbliche e in ambiti delicati, come quello scolastico e sanitario, che presentano situazioni di degrado o di evidente contravvenzione alle regole sulla sicurezza"*.

- Scuola

Capitolo scuola quinidi. La ricerca Eurispes mette in evidenza come lo stato dell'edilizia sia uno degli aspetti più problematici del sistema scolastico italiano. Il quadro è piuttosto preoccupante. Le principali criticità riguardano la precarietà strutturale di molti edifici, l'urgente necessità di interventi di manutenzione straordinaria o di ristrutturazione ed anche il potenziale rischio sismico. Secondo i dati del Ministero dell'Istruzione solo una scuola su cinque ha subito interventi di restauro negli ultimi 20 anni.

I dati di Legambiente ("Ecosistema scuola 2010") evidenziano che, su 7.200 edifici, oltre il 23% necessita di interventi urgenti e quasi la metà degli immobili è stata oggetto di manutenzione straordinaria negli ultimi 5 anni. Circa il 5% delle scuole è stato costruito prima del 1900 ed il 13,36 % tra il 1900 e il 1940. Ancora più in particolare, oltre il 40% delle scuole sorge in zone a rischio sismico e una discreta percentuale (20,34%) è soggetta a rischi di tipo idrogeologico, vulcanico ed industriale.

- Sanità

Il numero di strutture presso le quali sono stati riscontrati dai Nas nel 2007 illeciti ammonta a 417, localizzati per il 54,9% al Sud e nelle Isole, per il 32,6% al Centro e per il 12,5% al Nord. Quasi la metà delle strutture, quindi, non risulta in regola (48,9%). In particolare, la situazione sembra essere drammatica per il Sud e le Isole, dove risultano irregolari il 73,2% delle strutture ispezionate, ovvero quasi 3 su quattro. L'Italia centrale presenta, invece, una situazione quasi in linea con l'intera nazione (52,3%), mentre decisamente diversa è la situazione rintracciata a Nord, dove risulta non a norma solo il 18,6% delle strutture (meno di una struttura su cinque). La tipologia di illeciti più diffusa riguarda le violazioni in materia di requisiti minimi strutturali, tecnologici, impiantistici ed organizzativi (178), le violazioni delle norme per la sicurezza anti-infortunistica (165) e le violazioni delle norme per l'igiene dei luoghi di lavoro (115).

- Trasporti

La rete stradale e autostradale rappresenta un caso emblematico del ritardo del nostro Paese. Nel 1970, infatti, la lunghezza complessiva della rete era pari a 3.913 km, seconda solo alla Germania con i suoi 6.061 km, ma gli interventi susseguitisi nel corso degli anni ne hanno aumentato l'estensione di 2.641 km fino al 2006, con un incremento pari al 67,5%, il più basso rispetto ai paesi quali Spagna, Francia, Gran Bretagna, Germania. In Italia, invece, i veicoli sono passati da 11 milioni (1970) a 36 milioni (2006) con un incremento percentuale pari a più del 200%, a fronte di un aumento della rete del 67,5%.

Le Ferrovie dello Stato, oggi, dispongono di 16.685 Km di rete, il 71,2% della quale elettrificata e il 44,9% a doppio binario. Nell'ultimo decennio, l'estensione della rete ferroviaria è rimasta quasi inalterata, ma è cresciuta la quota della rete elettrificata (dal 67,1% al

71,2%). Si riscontra, tuttavia un divario fra il Nord e il Centro, con dotazione quantitativamente e qualitativamente abbastanza soddisfacente, e il Sud e le Isole, fermi su standard inadeguati (solo il 57,8% di linee elettrificate e il 30,6% di quelle a doppio binario).

Il ritardo del sistema ferroviario italiano si riflette anche sulla competitività degli aeroporti nazionali e sulla loro scarsa integrazione con il tessuto urbano circostante e con la rete di trasporto interna. In Italia esistono 97 aeroporti civili. Di questi, due sono *hub*: Roma Fiumicino e Milano Malpensa. Questo sistema organizzativo ha l'effetto di accentrare su un unico aeroporto un elevatissimo numero di voli in arrivo e in partenza

I porti presenti sul territorio nazionale sono 263, mentre gli accosti sono 1.523. La lunghezza complessiva degli accosti supera di poco i 400 chilometri, con una media di 263,4 metri per accosto e di 1,5 chilometri per porto. Dopo aver conosciuto un periodo di sviluppo tra la fine degli anni.

Roma 15 luglio

Il Presidente del CNI
Ing Giovanni Rolando