

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 17 - numero 3464 di lunedì 19 gennaio 2015

"Articolo 19" n. 5/2014: valutazione del rischio da infortuni stradali

Disponibile online il numero di settembre/ottobre 2014 di "Articolo 19", bollettino di informazione e comunicazione per la rete di RLS, che analizza il rischio da infortuni stradali.

Bologna, 19 Gen - Pubblichiamo un articolo tratto da "Articolo 19" n. **05/2014**, bollettino di informazione e comunicazione per la rete di RLS delle aziende della Provincia di Bologna realizzato dal SIRS (Servizio Informativo per i Rappresentanti dei lavoratori per la Sicurezza) con la collaborazione di vari soggetti istituzionali provinciali (Provincia di Bologna, AUSL, INAIL, DPL, organizzazioni sindacali, ...).

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD016] ?#>

Infortuni stradali: un rischio da attenzionare

di Giorgio Ghedini e Sandro Vedovi

Nel 2013 l'INAIL ha registrato 694.648 denunce, con 457.000 feriti e 660 casi mortali. Più del 18% degli infortuni riconosciuti sono avvenuti "fuori dall'azienda", cioè "con mezzo di trasporto" o nel percorso casa-lavoro-casa (ovvero "in itinere") ma la stessa percentuale sale fino a quasi il 57% nel caso degli incidenti che hanno avuto un esito mortale. Sul totale degli infortuni mortali (660), 376 sono avvenuti "fuori dall'azienda".

Il rischio non riguarda solo coloro che usano i mezzi pesanti trasporto merci o persone, ma i dati evidenziano che tutti coloro che usano veicoli (scooter, auto, furgoni, etc.) su strada hanno un'esposizione al rischio elevatissima, in particolare le imprese del settore dei servizi e del terziario, hanno pochi incidenti in azienda ma molti negli spostamenti, superando spesso l'80% del numero degli infortuni complessivi denunciati (professionale + itinere).

La probabilità media di morte per ogni ora dedicata agli spostamenti su strada è fra le 20 e le 30 volte superiore a quella che si registra mediamente in un'ora trascorsa sul posto di lavoro. Dati questi che ci fanno dire che è necessario attenzionare il rischio stradale. Il trasporto stradale è uno dei settori più pericolosi anche nella UE. Le vittime degli incidenti stradali sono all'incirca 10.000 l'anno.

Queste cifre comprendono in media 1.300 conducenti di autobus, pullman, veicoli per il trasporto di merci pesanti e furgoni leggeri. Per ridurre il numero degli infortuni sul lavoro diventa fondamentale **intervenire sugli incidenti stradali**, ben sapendo che non è possibile esercitare sui veicoli che si muovono fuori dell'azienda lo stesso controllo che può avvenire all'interno del luogo di lavoro. Uomo, mezzo ed infrastruttura sono tre elementi che si intrecciano e non sono facilmente governabili.

È necessaria un'efficace tutela mirata ai rischi professionali in accordo con il D.L. 81/2008 in modo da eliminare, minimizzare o controllare i rischi individuali al fine di evitare e prevenire gli effetti da essi derivanti.

Molti incidenti stradali possono essere prevenuti semplicemente analizzando le dinamiche effettive del settore, identificandone i rischi e prendendo le necessarie misure pratiche. La strada deve essere considerata un luogo di lavoro e il veicolo l'attrezzatura di lavoro.

L'approccio da avere con questa tipologia di infortuni deve essere uguale a quello previsto per gli altri rischi, prevedendone la valutazione e realizzando un piano preventivo per la sicurezza stradale e la salute in cui vengano presi in considerazione anche i veicoli e il loro equipaggiamento, la pianificazione delle operazioni, lo stress a cui è sottoposto il personale, le operazioni di carico e scarico.

Per analizzare al meglio il problema e trovare le soluzioni adeguate proponiamo alcuni **punti su cui porre l'attenzione** e a cui trovare delle risposte.

- a) **Valutazione del rischio stradale.** All'interno del documento di valutazione dei rischi è data attenzione e spazio a ciò che avviene fuori dall'azienda.
- b) **Identificazione dei pericoli.** Conoscendo i pericoli è possibile limitarli. - Stima dell'entità delle esposizioni - Stima della gravità degli effetti che ne possono derivare - Stima della probabilità che tali effetti si manifestino - Identificazione e valutazione del rischio - Definizione di un piano per la messa in atto delle misure individuate - Verifica dell'idoneità delle misure in atto
- c) **Programma di informazione ed aggiornamento per quei lavoratori che utilizzano veicoli per lavoro, ad integrazione degli obblighi di legge** (CQC, patentini, ADR). Una sensibilizzazione e formazione, al di là degli obblighi previsti dal Codice della Strada, aiuta a comprendere quanto possano incidere sulla buona guida fattori come lo stress psicofisico collegato al traffico, lo scarso riposo, i disturbi del sonno, una scorretta alimentazione, l'assunzione di sostanze e farmaci, i disturbi della vista.
- d) **Presenza di un registro all'interno del quale annotare tutti gli incidenti stradali con la relativa dinamica.** Questi possono essere analizzati in modo che sia possibile stabilire quale sia la migliore azione da intraprendere per evitare che si ripetano.
- e) **Per le aziende che hanno una propria flotta, la presenza di una figura di riferimento o un registro per segnalare le anomalie tecniche dei veicoli.**
- f) **Per le aziende che hanno una propria flotta, la presenza di una scheda di manutenzione del mezzo.**
- g) **Per le aziende che effettuano trasporto di merce, la presenza di procedure per la corretta movimentazione dei carichi.**
- h) **Per le aziende che effettuano trasporto di merce, documenti che regolamentano la cooperazione con altri soggetti** (clienti, subcontraenti presso cui le merci vengono ritirate o a cui vengono consegnate).



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it