PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 19 - numero 3937 di venerdì 27 gennaio 2017

Chi guida veicoli aziendali ha maggiori rischi di incidenti stradali

Chi guida un veicolo appartenente a una flotta aziendale ha un coinvolgimento del 50% maggiore in incidenti stradali. Quali sono le conseguenze dell'effetto flotta? Ne parliamo con il professor Federico Ricci dell'Università di Modena e Reggio Emilia.

Bologna, 27 Gen ? Più volte sul nostro giornale abbiamo ripetuto, convinti che questo dato possa indirizzare meglio le strategie di prevenzione, che in Italia circa la metà degli infortuni mortali sul lavoro sono causati da **infortuni su strada**.

E se ogni giorno sulle strade circolano, con diversi mezzi di locomozione, milioni di lavoratori (trasporti, spedizioni, logistica, spostamento casa/lavoro, ...) alcune ricerche ci mostrano come **chi guida per lavoro si trovi a rischiare di più di chi è alla guida per altri motivi**. Infatti "*c'è qualcosa nell'attività lavorativa, nel come viene organizzata, pianificata, che ci porta a rischiare di più*", quindi a "*superare con maggiore frequenza i limiti di velocità o in generale violare le regole, a guidare quando siamo stanchi o in stato di sonnolenza*".

C'è una sorta di "**effetto flotta**": "*chi guida un veicolo appartenente a una flotta aziendale ha un coinvolgimento del 50% maggiore della media in collisioni*".

A ricordarci questi dati, ad aiutarci a riflettere non solo sul problema degli infortuni su strada, ma anche sul modo per prevenirli, è il prof. **Federico Ricci**, Psicologo del lavoro e docente dell' Università di Modena e Reggio Emilia. Un docente che i nostri lettori ricorderanno in quanto da noi intervistato, diversi anni fa, in relazione al tema della percezione del rischio tra i lavoratori stranieri.

Siamo tornati a rivolgergli alcune domande in quanto relatore al convegno "**Rischio stradale per utenti e per lavoratori. Sviluppo ed esercizio delle NTS per la gestione del rischio**" ? organizzato da Aints (Associazione italiana Non Technical Skill) ? che si è tenuto il 19 ottobre 2016 ad Ambiente Lavoro a Bologna.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[SA016] ?#>

L'intervista, realizzata subito dopo il convegno, parte dalla sua relazione relative alla sicurezza di chi guida per lavoro con particolare riferimento all'impatto del contesto sul comportamento professionale dei guidatori.

Quanto è importante, negli infortuni stradali, il comportamento del guidatore, l'aspetto psicologico, la pressione del tempo e il contesto lavorativo?

Il relatore ha affrontato anche il tema delle carenze a livello organizzativo. **C'è un'adeguata attenzione e pianificazione dell'attività su strada da parte delle aziende?**

Cosa è l'effetto flotta? Quali sono i risultati delle principali ricerche sul tema degli infortuni stradali professionali?

E, infine, non potevamo non parlare di formazione, anche perché il prof. Ricci si occupa anche di verifica di efficacia della formazione alla sicurezza.

Cosa dicono le ricerche sull'efficacia della formazione? Come formare e migliorare la prevenzione degli incidenti stradali lavorativi?

Come sempre diamo la possibilità ai nostri lettori di visualizzare integralmente l'intervista e/o di leggerne una parziale trascrizione.

Ricordiamo che nelle prossime settimane pubblicheremo anche l'intervista ad **Andrea Bucciarelli** (Consulenza Statistico Attuariale dell'Inail) sul tema degli infortuni in itinere.

Articolo e intervista a cura di Tiziano Menduto

Cerchiamo di comprendere quanto sia importante, negli infortuni stradali, il comportamento del guidatore e l'aspetto psicologico...

Federico Ricci: "Io non mi occupo degli aspetti tecnici, ma mi occupo di "noi", del **fattore umano**, perché alla fine il veicolo, l'automobile, lo guida un individuo, una persona.

Nel convegno ho cercato di portare il contributo scientifico, ovvero della ricerca, riguardo al perché le persone che guidano per lavoro, quindi non nella generalità delle attività di guida, corrono dei rischi. Anzi le evidenze nel campo della ricerca scientifica dicono che **chi è alla guida per lavoro** - quando una persona, chiunque di noi è alla guida per lavoro - **tende di più a correre dei rischi**.

C'è una specificità che non è solo italiana: in generale c'è una percentuale molto alta di incidenti - non solo mortali, ma anche molto gravi - che sono dati dalla guida in attività lavorative, anche a livello internazionale.

Per questa ragione Aints, di cui sono socio - faccio parte del comitato scientifico e coordino la sezione per l'Emilia Romagna - ha fatto molto bene a portare a Bologna questo convegno. E anche altri si stanno interrogando e stanno facendo proposte e riflessioni su questo tema: come il contesto interviene sul comportamento di ognuno di noi?

(...) C'è qualcosa nell'attività lavorativa, nel come viene organizzata, pianificata l'attività lavorativa, che ci porta a rischiare di più. Quindi a superare con maggiore frequenza i limiti di velocità o in generale violare le regole, a guidare quando siamo stanchi o in stato di sonnolenza, (...) a essere concentrati sulla destinazione. Nella mia mente, quello che sto pensando, non è l'attività che sto svolgendo in quel preciso istante, dove mi trovo in quel momento, ma sono già rivolto alla destinazione, sto pensando ai problemi di lavoro e non sto dando la dovuta e necessaria attenzione all'*hic et nunc* (*qui e ora*, ndr), a quello che sto facendo proprio in quel momento sulla strada, su quella infrastruttura e con riferimento alle condizioni ambientali. C'è una forma di **pressione del tempo** che è data dal fatto di svolgere l'attività di guida in un contesto lavorativo.

Studi del mondo anglosassone, in Italia ce ne sono meno, identificano proprio il cosiddetto "**effetto flotta**". Cioè quando tu guidi un veicolo appartenente alla flotta aziendale. Che cos'è una flotta aziendale i ricercatori provano a definirlo e lo definiscono come un veicolo su cui comunque, l'organizzazione e l'azienda, ha un potere decisionale, ad esempio nel selezionare il tipo di veicolo, nella manutenzione del tipo di veicolo, nelle regole d'uso del veicolo.

Tutto questo porta l'effetto flotta. Fornisco un dato su tutti: **chi guida un veicolo appartenente a una flotta aziendale ha un coinvolgimento del 50% maggiore della media in collisioni** durante la guida, per attività di lavoro. Quindi non è un'opinione, è un dato di fatto che risulta dalle ricerche.

In una di queste ricerche hanno fatto anche delle interviste e uno degli intervistati ha detto: "*beh, ora che sono in pensione ho tutto il tempo che voglio*" (...) "*e posso rispettare i limiti di velocità, posso rispettare il codice*". Questo ci fa sorridere, ma credo che dia molto bene la misura dell'effetto flotta.

Un'altra cosa (...) è che all'interno di organizzazioni dove c'è personale retribuito e personale volontario - esistono infatti delle realtà nelle aziende dove lavorano fianco a fianco sia il personale retribuito che i volontari (...) - i volontari sono molto più rispettosi dei tempi, dei limiti di velocità, non guidano quando sono in condizioni di stanchezza. Mentre **la persona che viene retribuita e guida un veicolo nell'ambito di un'attività retribuita rischia di più di chi fa la stessa cosa a titolo volontario**. Quindi c'è un effetto del contesto che fa comprendere il titolo del mio intervento. Un titolo complicato perché dobbiamo delimitare il perimetro di quello di cui stiamo parlando ed è un perimetro molto preciso".

Lei ha affrontato vari temi relativi al rischio stradale in relazione alla flotta aziendale. Ad esempio la pressione del tempo, la fretta, e ha parlato anche delle carenze di organizzazione, della mancanza di un'adeguata pianificazione da parte delle aziende. Mi pare sia un tema importante...

Federico Ricci: "È importantissimo, tanto è vero che, inizialmente, gli interventi che sono stati realizzati erano più mirati alla formazione del singolo, del lavoratore; cioè ti formo affinché tu sia in grado di mettere in atto un comportamento sicuro.

In realtà più recentemente si è più attenti (...) alla visione del sistema in generale, ovvero agli interventi organizzativi. Come per tutti gli altri interventi nel campo della safety, noi dobbiamo partire dal massimo vertice aziendale. **È a partire dal management che si può fare una pianificazione** e fare in modo che le persone (...) non percepiscano una pressione del tempo: io agisco, come organizzazione, in modo che tu non ritenga che l'aspettativa dell'azienda sia "fai in fretta". Cioè non ti trasmetto

un messaggio che è "sacrifica il comportamento sicuro, perché l'obiettivo prioritario è il rispetto della scadenza". Io devo riuscire a contemperare queste due cose.

Quindi la formazione si è dimostrata tanto più efficace quanto più è partita dalla formazione di chi ha una **funzione di leadership,** in alcuni casi possiamo parlare di preposti, applicando le categorie della safety. L'obiettivo deve essere quello di integrare questi elementi di valutazione, di gestione, all'interno di quello che solitamente noi conosciamo come il "sistema della prevenzione e della sicurezza", a partire dalla valutazione dei rischi e dalle azioni di miglioramento; che non sono semplicemente circoscritte al "ti insegno a guidare meglio" (...). Quest'azione di miglioramento potrebbe avere l'effetto posto: "io ho imparato a guidare meglio, mi sento più addestrato, e mi sento più in grado di alzare il livello del rischio, di rischiare di più, perché mi sento più abile, ho più fiducia nelle mie risorse, nelle mie competenze". Quindi l'intervento deve essere onestamente organizzativo e **coinvolgere tutti i livelli dell'organizzazione**.

Ci sono alcune esperienze formative, poi eventualmente posso approfondire, che rientrano nelle buone pratiche che hanno dimostrato quali sono gli interventi formativi più efficaci, nel senso che ne è stata misurata la ricaduta in termini di efficacia".

(...)

Parliamo degli aspetti formativi. Come migliorare la formazione e la prevenzione degli incidenti stradali durante l'attività di lavoro?

Federico Ricci: "Tenendo conto (...) che nella mia attività professionale mi occupo proprio di verifica di efficacia della formazione alla sicurezza, posso ricordare che facendo il formatore tanti imprenditori che incontro mi chiedono: "*Prof. Ricci, ma tutti questi soldi che noi spendiamo servono a qualche cosa o è tempo e denaro buttato via?*". Quindi misurare l'**efficacia della formazione** è fondamentale.

Ci sono interessanti esperienze. Una svedese dove hanno dimostrato, su un campione molto ampio di 900 lavoratori con modalità formative diverse, che quella più efficace è quella impostata come "gruppo di miglioramento"; cioè un gruppo di lavoratori che abitualmente lavorano assieme o comunque sono colleghi: uno di loro è formato per facilitare il confronto di gruppo. (...) Partono dall'analisi di incidenti o mancati incidenti - parlo sempre di attività di guida per lavoro - e da qui, da loro stessi, generano un apprendimento che li porta ad assumersi la responsabilità di migliorare il proprio modo di utilizzare i mezzi di trasporto che hanno disposizione.

Qualcosa di analogo è stato fatto anche in un altro campo, in un'azienda dove ci sono degli elettricisti che si spostano per lavoro. Anche in questo caso usando una tecnica diciamo di brainstorming. Sono passati, con una serie di incontri successivi, dall'individuare un problema alle proposte di soluzioni alle decisioni su cosa io, come lavoratore posso fare, in prima persona, per migliorare.

Un'altra esperienza interessante australiana, molto brevemente, è strutturata in 4 incontri di 4 ore, un incontro al mese.

Questo è un altro aspetto fondamentale: il modo peggiore per fare formazione è farla tutta, maledetta, subito. Lo dico perché purtroppo, a volte, lo vediamo: se devo fare 16 ore, 2 giorni da 8 ore ? mi vien da dire - "ammazzerebbero chiunque". In realtà noi dovremmo lavorare nel lungo periodo, perché è questo che ci interessa.

È l'ultima cosa - per mettere assieme diversi elementi - è un'esperienza italiana dove è stata studiata l'efficacia dei materiali

audiovisivi. Quello che emerge è che il materiale audiovisivo è efficace per formare la corretta percezione del rischio - in questo caso di guida per lavoro - a condizione che il video sia corredato da un commento adeguato. E questo perché integra l'aspetto emotivo dell'immagine dell'incidente, con un'elaborazione cognitiva che genera l'apprendimento nel partecipante".

 Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it