

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 21 - numero 4607 di Venerdì 20 dicembre 2019

Come fare prevenzione e ridurre gli infortuni nelle attività su strada?

Ci sono una decina di morti al giorno sulle strade e la maggioranza degli incidenti stradali sono dovuti al comportamento umano. Come fare prevenzione? Come rendere più sicuri i comportamenti? Ne parliamo con Annalisa Guercio della Contarp Inail.

Bologna, 20 Dic ? Sono ormai innumerevoli gli articoli e le interviste che abbiamo pubblicato in questi anni per denunciare e sottolineare come siano ancora troppi gli **incidenti stradali** in ambito lavorativo, incidenti che rappresentano circa la metà delle morti sul lavoro.

Interviste che ci hanno ricordato anche la dimensione degli **infortuni in itinere** (" Una morte sul lavoro su quattro avviene con incidenti in itinere") e le specificità dei rischi correlati all'uso dei **veicoli aziendali** (" Chi guida veicoli aziendali ha maggiori rischi di incidenti stradali").

È dunque un nostro compito, come organo di informazione, tornare periodicamente sull'argomento affinché vengano messe in atto per tutti gli infortuni su strada, a livello locale e nazionale, idonee politiche di prevenzione, a partire dalla diffusione della consapevolezza di quelli che sono i principali fattori causali alla base degli incidenti.

Per farlo abbiamo intervistato, il 15 ottobre 2019, durante la manifestazione bolognese " Ambiente Lavoro", **Annalisa Guercio** (Consulenza tecnica accertamento rischi e prevenzione dell'Inail), referente scientifica del workshop Inail a Bologna " Attività su strada, incidenti e infortuni alla luce delle novità legislative".

Quali sono le differenze tra infortunio su strada in occasione di lavoro, infortunio in itinere e infortunio alla guida? E riguardo agli infortuni su strada in occasione di lavoro, cosa differenzia un cantiere stradale da un non cantiere?

Qual è la dimensione del fenomeno infortunistico su strada?

Su quali fattori si può incidere per ridurre il fenomeno infortunistico su strada? Come rendere più sicuri i comportamenti alla guida?

Cosa si può dire riguardo all'utilizzo dello smartphone nei veicoli e ai limiti di velocità da rispettare?

L'intervista si sofferma sui seguenti argomenti:

- Le differenze tra gli infortuni e le indicazioni normative
- I dati sugli infortuni che avvengono sulle strade
- Come fare prevenzione per ridurre gli infortuni su strada

Pubblicità

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

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

L'intervista di PuntoSicuro a Annalisa Guercio

Le differenze tra gli infortuni e le indicazioni normative

Prima di cominciare a parlare di infortuni su strada cerchiamo di ricordare quali sono le differenze tra infortunio su strada in occasione di lavoro, infortunio in itinere e infortunio alla guida?

Annalisa Guercio: Bisogna partire dall'**analisi delle attività**. L'**attività di lavoro su strada** - cantiere o non cantiere che sia, la differenza ce la dicono il codice della strada e il decreto 81/2008 - è un'attività che viene svolta su strada, che è un luogo di proprietà di terzi, sostanzialmente, e che comunque è un ambiente di lavoro. Può essere svolta sia a piedi che con un veicolo, che può anche contenere un'attrezzatura di lavoro.

L'**infortunio alla guida** è un infortunio che avviene quando si sta svolgendo il proprio lavoro alla guida di un veicolo, per esempio per quanto riguarda i tassisti.

Invece l'**infortunio in itinere** è un infortunio che avviene ai danni di un assicurato nel tragitto tra il lavoro e la casa, ovviamente andata e ritorno, oppure in uno spostamento tra una sede ed un'altra oppure nel tragitto che compie tra la propria sede di lavoro e il luogo dove consuma i pasti, se non c'è una mensa aziendale; non sono contemplate le deviazioni: la signora che esce dall'ufficio e va a fare la spesa al supermercato che dista 300 metri da casa sua, se ha purtroppo un infortunio, non è un infortunio in itinere.

Riguardo agli infortuni su strada in occasione di lavoro, cosa differenzia un cantiere stradale da un non cantiere?

A.G.: La differenza, come è stato sottolineato nell'ambito del workshop, non è così netta. Nel senso che il **Codice della strada** ci dice che qualunque anomalia o ostacolo può essere un cantiere; anomalia sulla strada che comporta una deviazione del traffico stradale o comunque una perturbazione del traffico stradale...

Per cui anche non un cantiere stradale come normalmente lo si intende...

A.G.: Esattamente. Ad esempio, la manutenzione di un semaforo o il rifacimento delle strisce pedonali, può essere un cantiere. Ovviamente bisogna distinguere i cantieri per quanto riguarda la mobilità degli stessi e la loro variabilità nel tempo e nello spazio.

Per quanto riguarda invece l'81/08, il decreto dice che sono cantieri tutte le opere edili e di ingegneria civile tra cui anche i cantieri stradali. Per cui, come vedete non c'è una vera e propria sovrapposizione: **per il Codice della strada è cantiere tutto ciò che è un ostacolo, per il decreto 81/08 no**. Il che significa che dovremo fare una distinzione per quanto riguarda cantieri e non cantieri e attività; e tutto ciò che, non cantiere, può essere considerato un'attività su strada.

I dati sugli infortuni che avvengono sulle strade

Fornite queste informazioni, diamo un'idea della dimensione del fenomeno infortunistico, qualche dato sugli infortuni sul lavoro che avvengono su strada...

A.G.: I **dati degli infortuni** sul lavoro ci dicono che la **metà degli infortuni**, compresi quelli mortali, purtroppo è dovuta all'utilizzo del veicolo, sia esso in occasione di lavoro che in itinere. Per quanto riguarda invece i dati generali, che ovviamente includono i dati sugli infortuni e la situazione lavorativa che è la causa del dell'incidente stradale, abbiamo anche qui dei numeri abbastanza spaventosi. Numeri che portano molti enti - la Polizia Stradale, l'Inail in prima persona - a dialogare per cercare di risolvere il problema.

L'ACI riporta per il 2017, che sono gli ultimi dati disponibili, una **decina di morti al giorno sulle strade, che sono veramente molti, sono 3500 morti all'anno**. La maggior parte di questi, circa il 67%, vedono coinvolti i veicoli, il 7% più o meno i veicoli commerciali e camion: il che significa che **almeno il 7% è riconducibile ad una situazione lavorativa**, perché chi guida i veicoli commerciali e i camion sta effettivamente lavorando.

Un dato particolare è (...) quel 3% circa di ciclomotori e il 3% di biciclette coinvolte che sono la nuova **professione dei rider**, su cui bisogna ancora ragionare e in modo molto approfondito.

Come fare prevenzione per ridurre gli infortuni su strada

Su quali fattori si può incidere per ridurre il fenomeno infortunistico su strada?

A.G.: Non solo io, ma tutta la letteratura ci dice che sono tre i **fattori fondamentali**. Sicuramente il **fattore legato ai comportamenti**, al comportamento dell'uomo alla guida (stiamo parlando ovviamente, in questo caso, di guida), il **fattore relativo alla macchina** (alla funzionalità della macchina, di qualunque veicolo si parli, dal camion fino al ciclomotore) e poi il

fattore strada su cui ovviamente l'uomo lavoratore o il suo datore di lavoro può incidere molto meno, ma che può essere comunque gestito adeguatamente facendo una progettazione del lavoro.

Una delle prime interviste che le ho fatto in passato riguardava l'elemento umano, con riferimento ad una specifica pubblicazione dell'Inail sul tema. Soffermiamoci sul fattore umano: come rendere più sicuri i comportamenti alla guida?

A.G.: Il mio collega Dario Marzano ha ribadito il fatto che il 94% o, diciamo, **la stragrande maggioranza degli incidenti stradali sono dovuti all'uomo**. E quindi ad un comportamento, alla distrazione. Ha riportato il mio collega anche una piccola trattazione sulla **cecità temporanea** quando guardiamo il manifesto o quando guardiamo il telefono. Per cui figuriamoci cosa significhi parlare in vivavoce allo smartphone oppure cercare una stazione radio che ci piace: **per qualche secondo noi diventiamo completamente ciechi**.

Il che significa che **gran parte degli infortuni sono dovuti al comportamento umano**.

Ma questo fattore umano incide anche sulla gestione del mezzo e quindi sulla sua manutenzione.

Ora sta parlando però del fattore macchina...

A.G.: Sì certo, il **fattore macchina**. Ma la macchina viene **gestita dall'uomo**. Quindi che sia di mia proprietà, perché io sono un tassista, o che sia il furgoncino con cui effettuo le consegne, che appartiene al mio datore di lavoro, in ogni caso la macchina è un qualche cosa che - come tutte le macchine (...) - deve essere **gestito, mantenuto e ben usato dall'uomo**.

E quindi è fondamentale che le persone alla guida siano consapevoli del fatto che, per esempio, durante questi pochi secondi di cecità temporanea a 50 km orari si fanno 14 metri in un secondo.

Riguardo al fattore macchina di chi è la responsabilità dello stato e della manutenzione dei veicoli utilizzati? Immagino che la responsabilità sia anche dell'azienda...

A.G.: Sì. Anche perché i veicoli, come dice il Codice della strada, devono essere perfettamente funzionanti e il guidatore deve in grado di affrontare qualsiasi pericolo o imprevisto che gli possa capitare alla guida. Il che significa che, al di là delle capacità delle persone, dei lavoratori, **il mezzo deve essere perfettamente funzionante**.

Ma come tutte le macchine e le attrezzature di lavoro - ricordiamoci che su strada ci sono anche dei veicoli che sono attrezzature di lavoro come, per esempio, i veicoli che raccolgono i rifiuti e che hanno un compattatore? anche i veicoli devono essere usati, gestiti e mantenuti e quest'obbligo è in carico ovviamente al datore di lavoro. È vero che il lavoratore può metterci del suo segnalando eventuali malfunzionamenti o guasti o carenze nel sistema, tipo la gomma liscia, che è un classico esempio.

Insomma anche in questo caso sarebbe utile tener conto dei near miss. Se c'è una frenata che mostra che la macchina ha qualche problema di tenuta della strada, il lavoratore deve segnalarlo...

A.G.: Esattamente. Lei si è riferito poi alla pubblicazione Inail sull'elemento umano. Il termine "**elemento umano**" racchiude esattamente l'uomo non solo come lavoratore, come componente di un sistema, ma anche come risorsa il che significa che tutto quello che l'uomo lavoratore - perché lavora - sa, deve essere trasferito ed utilizzato al meglio.

Veniamo, per finire l'intervista, a qualche indicazione pratica per la sicurezza, magari in relazione allo smartphone che è spesso utilizzato nei veicoli. Basta rimanere nei limiti di velocità per essere in sicurezza?

A.G.: La velocità è un fattore che può aumentare il danno nel caso in cui ci sia un incidente. Non è una causa, può peggiorare la situazione, ma fondamentalmente è il **comportamento alla guida** (...) il problema. Nel senso che bisogna considerare la **velocità contestualizzata all'ambiente** in cui si è: non si può andare a 70 km orari, ma anche a 50 km orari, in una strada particolarmente trafficata o nell'ora di punta o quando ci sono molte persone che fanno shopping e attraversano la strada da un negozio ad un altro. Mentre invece si può anche andare tranquillamente a velocità sostenute - ovviamente sempre entro i limiti di velocità, i limiti di legge - su un'autostrada dove c'è una grande visibilità sia anteriore che laterale.

Questo significa che l'uomo deve essere - un lavoratore, in questo caso, perché ci occupiamo di sicurezza sul lavoro, ma questo è un discorso che vale per tutti - in grado di controllare i fattori che possono condizionare il suo stile di guida in quello specifico momento.

Quindi una distrazione come quella dello **smartphone**, la telefonata o cercare la via sul navigatore implicano delle cecità temporanea che possono essere assolutamente dannose. Quindi se viene tollerato dal codice della strada il vivavoce dell'automobile del veicolo, non è assolutamente consentito l'uso del vivavoce con lo smartphone".

Articolo e intervista a cura di Tiziano Menduto



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

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

www.puntosicuro.it