PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 19 - numero 4014 di lunedì 22 maggio 2017

Come ridurre il numero di incidenti stradali di chi guida per lavoro

Un convegno ha affrontato il tema del rischio stradale con particolare riferimento all'importanza di sviluppare competenze non tecniche. Il conflitto tra produttività e sicurezza, i fattori di rischio e l'efficacia degli interventi di prevenzione.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD084] ?#>

Bologna, 22 Mag ? I dati sugli **infortuni relativi a incidenti stradali**, sia infortuni in itinere che per motivi di lavoro, mostrano il grande peso del rischio stradale nel più generale panorama degli infortuni lavorativi. Un rischio a cui i lavoratori si possono trovare esposti per motivi molto diversi e spesso con conseguenze gravi o mortali.

Partendo dal presupposto che la prevenzione e la gestione del rischio di infortuni e incidenti stradali richiedono provvedimenti tecnici e organizzativi e che questi spesso non bastano, l'associazione AiNTS (Associazione italiana Non Technical Skill) ha organizzato il convegno "**Rischio stradale per utenti e per lavoratori. Sviluppo ed esercizio delle NTS per la gestione del rischio**" che si è tenuto a Bologna, durante la manifestazione Ambiente Lavoro, il 19 ottobre 2016.

Nel convegno si è sottolineata l'importanza di sviluppare competenze non tecniche, quali la consapevolezza situazionale e la percezione del rischio basate sulla comprensione della elevata variabilità del contesto di guida e/o di lavoro.

E, come raccontato sul sito di AiNTS, che ha pubblicato gli atti del convegno, durante l'incontro si sono affrontate le criticità di un "superficiale ed esclusivo affidamento ai **corsi di guida sicura** come contributo aziendale alla soluzione del problema del rischio stradale".

È stato infatti evidenziato, ad esempio nella relazione di Attilio Pagano, presidente dell'associazione, che la guida di un veicolo è "un esempio di prestazione automatizzata in contesti a elevata variabilità" e che "operare sulla estensione delle competenze prestazionali, senza considerare i presupposti cognitivi, emotivi e socio-culturali che possono spiegare il comportamento alla guida dei veicoli, può risultare non solo inutile, ma, forse, controproducente". E una ragione di ciò sta nel fatto - come riportato in altre relazioni - che le forme di mero addestramento, in genere, "sollecitano un apprendimento nell'area delle prestazioni prevalentemente basate sulle abilità (skill), ma non su quella delle conoscenze (knowledge)". E queste prestazioni, "per quanto efficienti in contesti stabili, possono risultare non efficaci al variare dei contesti stessi".

Senza dimenticare poi che un'altra ragione della criticità dell'affidamento esclusivo ai corsi di guida sicura "sta nel fatto che l'essere umano tende a cercare aspetti di autorealizzazione anche nel gioco (sfida, emulazione, brivido) e, quando l'ambito del gioco si sovrappone a quello della vita, è facile superare le barriere tra i due ambiti".

Insomma il convegno ha mostrato la "necessità di un approccio che tenga conto degli **antecedenti psicologici, emotivi e culturali** per affrontare un problema di sicurezza di rilevantissima importanza" e relativo alla strada e al rischio stradale.

PuntoSicuro su questo tema ha recentemente pubblicato proprio un' intervista al prof. Federico Ricci, Psicologo del lavoro e docente dell' Università di Modena e Reggio Emilia, che è intervenuto al convegno con una relazione dal titolo "**Sicurezza di chi guida per lavoro: impatto del contesto sul comportamento professionale dei guidatori**".

Rimandando alla lettura dell'intervista di PuntoSicuro, che riprende alcuni temi della relazione, ci soffermiamo brevemente sull'intervento che sottolinea come le statistiche internazionali indichino che "gli incidenti automobilistici sul lavoro, o comunque lavoro-correlati, sono la causa più comune di infortunio sul lavoro, morte, assenza da lavoro".

E, come ricordava il docente nell'intervista, si è rilevato che "**quando si guida per ragioni di lavoro vi è un maggiore coinvolgimento in incidenti stradali**, in proporzione ai Km percorsi, rispetto a quando la guida avviene per ragioni non professionali (es. Broughton, et al., 2003)".

In particolare si indica che la guida non sicura al lavoro "è data da un'alta richiesta lavorativa e un **conflitto di priorità tra la produttività e la sicurezza**. La pressione per arrivare a destinazione in tempo determina comportamenti di guida a rischio: lavorare più velocemente e/o in modo meno accurato".

E di fatto "sono conservati gli obiettivi primari del compito del guidatore, ma compromessi gli obiettivi di sicurezza stradale".

Inoltre si ricorda che tra i **principali fattori di rischio** (Newnam et al., 2011) ci sono:

- "l'eccesso di velocità e la violazione delle regole in generale;

- distrazione: concentrarsi principalmente sulla destinazione, pensare a problemi di lavoro, invece di prestare attenzione al comportamento di guida e alle condizioni della strada;

- guidare quando si è stanchi, in stato di sonnolenza".

L'intervento si sofferma anche sull'importanza della **pianificazione** delle attività di chi guida per lavoro.

Pianificare adeguatamente "significa ridurre i rischi, come quelli indicati in uno studio di guida simulata secondo il quale effettuare chiamate in viva voce distrae come mangiare un cheeseburger, ma entrambe queste attività distraggono meno dell'operare con un lettore CD o leggere indicazioni".

L'intervento parla anche di pressione del tempo e dell'**effetto flotta**.

Riguardo a quest'ultimo aspetto si sottolinea, come ricordato anche nell'intervista, che uno studio realizzato nel Regno Unito "ha esaminato il cosiddetto 'effetto di chi guida un veicolo della *flotta aziendale*. Tali lavoratori hanno 50% di incidenti in più, a pari Km, rispetto a chi guida auto non appartenenti a flotta aziendale".

La relazione si sofferma poi sul **rapporto tra individuo e ambiente**.

I conducenti hanno infatti una "percezione molto varia dei comportamenti a rischio".

E un'approfondita analisi di 100 casi di collisione/quasi-collisione, "dovuti a disattenzione (molto frequente) del conducente,

indicano che, rispetto a chi presta attenzione, la probabilità aumenta 6 volte in caso di sonnolenza, 3 volte quando si svolge un compito visivamente e/o manualmente complesso, 2 volte distogliendo per qualsiasi ragione lo sguardo per oltre 2 secondi".

Infine riguardo alla prevenzione si segnala che gli interventi per la sicurezza "sono stati tradizionalmente mirati a livello individuale, con iniziative di micro-livello, come la formazione dei conducenti e le strategie di modifica del comportamento. Interventi di questo tipo in genere richiedono soggetti esterni per condurre gli interventi tesi a modificare il comportamento".

Tuttavia più di recente, "gli interventi di guida legati al lavoro si sono concentrati a **livello organizzativo**, con iniziative finalizzate alla gestione del rischio e alla promozione di una cultura della sicurezza". E infatti nel contesto di una flotta aziendale, "la definizione di una forte cultura della sicurezza trasmette il messaggio che l'organizzazione è veramente impegnata a mantenere e migliorare gli standard di lavoro".

Invitando ad una lettura integrale dell'intervento, che si sofferma sull'importanze della comunicazione e su alcuni studi ed esempi di efficace formazione, riportiamo, infine, alcune **conclusioni** del relatore.

Si indica che per ridurre il tasso di incidenti stradali di chi guida per lavoro "è necessario un insieme integrato di politiche di sicurezza, basate su una forte cultura interna all'organizzazione (Grayson, 1999)". E che le organizzazioni devono quindi "riconoscere la necessità di stabilire sistemi di gestione corretti, prima di concentrarsi su come cambiare il comportamento dei lavoratori (Whiting, 1997)".

Ed i risultati di ricerche ed esperienze di prevenzione suggeriscono che le organizzazioni "devono realizzare una migliore integrazione delle attività di guida all'interno del sistema di salute e sicurezza sul lavoro (Newnam, S., & Watson, B., 2011)".

" Sicurezza di chi guida per lavoro: impatto del contesto sul comportamento professionale dei guidatori", a cura di Federico Ricci (Psicologo del lavoro e docente dell'Università di Modena e Reggio Emilia), intervento al convegno "Rischio stradale per utenti e per lavoratori. Sviluppo ed esercizio delle NTS per la gestione del rischio" (formato PDF, 578 kB).

Tiziano Menduto

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it