

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 19 - numero 4118 di giovedì 09 novembre 2017

Come valutare e prevenire gli infortuni stradali in orario di lavoro

Nel mondo del lavoro la strada è diventata il sito di lavoro più pericoloso e non solo per il settore trasporti. Un intervento si sofferma sulla prevenzione e la valutazione degli infortuni stradali in orario di lavoro.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[USB016] ?#>

Modena, 9 Nov ? Sono da diversi anni che come giornale ricordiamo, attraverso la pubblicazione di articoli e interviste dedicate, i fattori di rischio correlati ai tanti **infortuni professionali che avvengono su strada**. Nel mondo del lavoro ormai la strada "è diventata il sito di lavoro più pericoloso e non solo per il settore trasporti". Inoltre la strada "è un sito complesso... non solo di lavoro", ad esempio per la possibile presenza di cittadini, studenti, turisti, pensionati, ... Ed è "un sito di lavoro che il Datore di Lavoro non può gestire".

A sottolineare questi aspetti e a fornire utili indicazioni per la prevenzione degli infortuni professionali su strada è un intervento nei workshop dal titolo "**Piano regionale della prevenzione - Mini Workshop sui progetti del Setting Ambienti di Lavoro**". Workshop, organizzati dalla Regione Emilia Romagna, che si sono tenuti durante la manifestazione "Ambiente Lavoro Convention" (Modena, 13/14 settembre 2017).

Nell'intervento "**Prevenzione degli infortuni stradali in orario di lavoro**", a cura dell'Ing. Luca Scarpellini (SPSAL AUSL Romagna ? Cesena), si indica che "approcciando il tema 'sicurezza stradale' occorre, da subito, essere consci che ci sono anche reali problemi di competenze, linguaggi dissimili, interferenze istituzionali", ... E se l'utente della strada conosce "principalmente il Codice della Strada ed il relativo regolamento attuativo", "non è abituato ? spesso neanche il lavoratore - a considerare il D.L.vo 81 come pertinente".

Infatti si segnala che nell'indice del D.Lgs. 81/2008 il problema degli incidenti stradali non è esplicitamente contemplato: "qui non si parla di sicurezza stradale, al massimo di cantieri stradali"! Ma è evidente che la strada merita l'attenzione degli operatori della sicurezza sul lavoro. E alla prevenzione degli incidenti stradali si fa riferimento nei macro obiettivi relativi all'Intesa sul Piano nazionale della prevenzione 2014-2018 approvato il 13 novembre 2014 dalla Conferenza Stato-Regioni.

Tuttavia, guardando "bene" il Testo Unico (D.Lgs. 81/2008), in realtà buona parte del decreto può essere considerato "pertinente" con i temi della sicurezza stradale.

Ad esempio con riferimento a:

- Titolo I: Organizzazione generale;

- Titolo III: Uso di attrezzature e dpi;
- Titolo V: Segnaletica;
- Titolo VI: Movimentazione manuale dei carichi;
- Titoli VIII - IX ? X: A seconda delle merci trasportate.

Riguardo al Titolo I il relatore indica che "uno degli adempimenti obbligatori, secondo alcuni il principale, in capo al Datore di Lavoro è la **valutazione del rischio** da formalizzare mediante redazione di apposito documento di valutazione dei rischi (DVR)". E altro punto di rilievo è la "creazione dell'organizzazione della sicurezza con i ruoli previsti dalla norma tra cui il Medico Competente. Non ultimo il tema della formazione informazione ed addestramento; per diverse mansioni l'unica arma a disposizione della prevenzione".

E se il Decreto Legislativo n. 81/2008 prevede tutta una serie di adempimenti e responsabilità in capo ad ogni azienda, a partire dalla valutazione di tutti i rischi presenti, "per una corretta valutazione" dei rischi stradali bisogna partire dalle basi.

Cosa causa un incidente stradale?

Sicuramente, come emerge da molti studi, la principale causa è antropica, riguarda cioè l'uomo, il conducente. Questi sono i principali **fattori antropici all'origine della maggior parte degli incidenti/infortuni**:

- **stanchezza alla guida**: "per tutta una serie di categorie di trasporto (camion con peso maggiore di 3,5 tonnellate ma con diverse eccezioni; trasporto persone) sussiste l'obbligo di montare cronotachigrafi allo scopo di limitare i tempi di guida. Per tutti gli altri c'è solo il buonsenso, la prudenza e la formazione a corretti stili di vita e di lavoro. Possono essere fornite ai lavoratori istruzioni operative";

- **uso di alcol e sostanze psicotrope**: "per tutti i dipendenti che guidano e sono ricompresi nelle categorie di legge è prevista la sorveglianza sanitaria con effettuazione di alcol test e di test sull'uso di sostanze psicotrope. Per tutti gli altri c'è di nuovo solo il buonsenso, la prudenza e la formazione a corretti stili di vita e di lavoro. Possono essere forniti ai lavoratori dispositivi per la misurazione del tasso alcolemico, sono in fase di sperimentazione dispositivi che consentono l'accensione dei veicoli solo dopo un esito positivo del controllo sull'alcool". L'intervento si sofferma in particolare sulla Legge 30 marzo 2001, n. 125, la "Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcolcorrelati";

- **dispositivi elettronici alla guida**: "è il problema emergente e sempre più dilagante, la versione del nuovo millennio della vecchia distrazione. Spesso l'uso del cellulare è proprio connesso all'attività lavorativa su strada e sembra inevitabile rassegnarsi (pensate al comparto emergente delle consegne a domicilio da e-commerce). Formazione, ordini di servizio, installazione di dispositivi viva voce o nei mezzi o dotazione di auricolari nei telefoni di servizio sono le strategie che al momento sono disponibili".

Se poi l'attività è "strutturalmente imperniata sul lavoro su strada (camionisti, postini, autisti, guidatori di autobus, di autoambulanze, ecc) il DVR deve analizzare anche le **peculiarità del lavoro e gli altri rischi conseguenti**:

- **trasporto di sostanze pericolose** (infiammabili, materiali a rischio biologico o cancerogeno, ecc): il dipendente deve conoscere la natura del bene trasportato e la categoria di rischio a cui è esposto (mediante consultazione della scheda tecnica); essere dotato dei DPI correlati al tipo di rischio; conoscere scenari e procedure di emergenza (perdite di carico, incidenti); accedere alla sorveglianza sanitaria se dovuta";

- **rischio di caduta dall'alto:** "il dipendente deve essere dotato dei DPI correlati al tipo di rischio; essere formato all'uso dei dispositivi anticaduta; essere addestrato preventivamente all'uso del dispositivo; conoscere scenari e procedure di emergenza (perdite di carico, incidenti)";
- **stress lavoro correlato:** "ci sono lavori su strada che per ritmi o tipologia del trasportato comportano certamente stress particolari. Valutazioni secondo le vigenti normative";
- **movimentazione manuale dei carichi:** "il dipendente deve essere dotato dei DPI correlati al tipo di rischio; essere dotato dei supporti meccanici idonei; essere formato ed addestrato sul rischio; conoscere scenari e procedure di emergenza (perdite di carico, incidenti); accedere alla sorveglianza sanitaria. Sempre più spesso le ditte cercano di scindere i ruoli non assegnando più agli autisti compiti di carico e scarico ma in ogni caso, tra, fretta, emergenza e gentilezza, l'operazione può avvenire più spesso del previsto".

Ci sono poi "trasporti peculiari" e nessuno meglio del datore di lavoro può conoscerne le problematiche.... E "il consulente, il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione (RSPP) ed i suoi collaboratori devono soprattutto conoscere l'azienda, parlare con il datore di lavoro e con i dipendenti prima di procedere alla redazione dei vari documenti".

Rimandiamo alla lettura integrale delle slide dell'intervento che fanno riferimento anche al tema delle emergenze, della manutenzione dei mezzi, della formazione.

Sono poi presentate alcune **criticità, sia a livello normativo, sia a livello di prassi applicativa:**

- "i cronotachigrafi sono efficienti, ma sono aggirabili, i controlli sono molto complessi e specialistici, perciò non così frequenti;
- le ditte estere spesso non adeguano le loro flotte;
- la sorveglianza sanitaria coi test copre solo periodi limitati, spesso i dipendenti sono avvisati o non vengono rispettati i protocolli per il ritiro delle urine;
- i cosiddetti padroncini non hanno sorveglianza sanitaria;
- il mercato è in mano a consorzi che sono, di fatto, i datori di lavoro ma non vogliono gli oneri di tale ruolo;
- in certi lavori l'uso del cellulare o del tablet è inevitabile;
- i corsi di guida sicura restano un evento puntiforme, spesso divertente, ma un po' fine a se stesso;
- la formazione ha sempre risultati discutibili, spesso è solo un business o un adempimento da fare *oborto collo*, senza alcun effettivo interesse".

In conclusione l'intervento offre anche uno sguardo sulle attività di vigilanza in materia legate al Piano Regionale della Prevenzione (PRP) della Regione Emilia Romagna.

Tiziano Menduto

Scarica i documenti da cui è tratto l'articolo:

" Prevenzione degli infortuni stradali in orario di lavoro", a cura dell'Ing. Luca Scarpellini (SPSAL AUSL Romagna ? Cesena), intervento ai workshop "Piano regionale della prevenzione - Mini Workshop sui progetti del Setting Ambienti di Lavoro" (formato PDF, 2.68 MB).



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it