PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 26 - numero 5718 di Martedì 22 ottobre 2024

Sicurezza stradale sul lavoro

La maggior parte degli incidenti correlati al lavoro coinvolge auto aziendali: il problema, la gestione della sicurezza stradale sul lavoro, la distrazione e la legislazione.

Gli incidenti stradali con veicoli a motore correlati al lavoro si verificano sul posto di lavoro e durante la guida associata al lavoro (esclusi gli spostamenti casa-lavoro). La maggior parte degli incidenti correlati al lavoro coinvolge auto aziendali. Negli Stati Uniti, in Australia e nell'Unione Europea, gli incidenti correlati al lavoro contribuiscono per circa un quarto a oltre un terzo di tutti i decessi correlati al lavoro. Il miglioramento della sicurezza stradale e della gestione della flotta correlate al lavoro migliorerebbe notevolmente la sicurezza stradale nel suo complesso. Tuttavia, la comprensione scientifica e il monitoraggio delle principali aree problematiche, delle soluzioni e dei loro effetti sugli infortuni stradali e professionali sono limitati e devono essere ulteriormente sviluppati.

Il problema

Grave perdita di salute : gli incidenti automobilistici correlati al lavoro sono una delle principali cause di morte sul posto di lavoro nei paesi industrializzati. In Gran Bretagna, circa un quinto di tutti gli incidenti stradali coinvolge qualcuno sul posto di lavoro.

Rischi più elevati : la guida professionale è un'attività altamente pericolosa, che comporta rischi molto più elevati di quelli riscontrati in qualsiasi altra occupazione o nella maggior parte delle altre attività della vita quotidiana. Nonostante il fatto che il loro tasso di mortalità negli incidenti stradali sia inferiore rispetto ad altri gruppi di utenti della strada, i conducenti professionisti impongono rischi sostanziali ad altri gruppi di utenti della strada [17] . La guida ad alto chilometraggio correlata al lavoro in auto e furgoni leggeri comporta un rischio più elevato di coinvolgimento in incidenti rispetto a una guida simile non lavorativa, ma le cause degli incidenti sono simili. I conducenti al lavoro sono un gruppo eterogeneo e sono necessarie ulteriori ricerche per consentire un'analisi completa dei fattori di rischio correlati al lavoro che colpiscono diversi gruppi.

Costi elevati : i costi degli incidenti sul lavoro sono elevati sia per la società che per i datori di lavoro.

Ostacoli all'efficacia delle attività : includono una raccolta limitata di dati di base, ad esempio dati sullo "scopo del viaggio", procedure e strutture operative, mancanza di impegno da parte della dirigenza, scarsa integrazione tra sicurezza della flotta e salute e sicurezza sul lavoro, affidamento su procedure "guidate dai reclami", indagini inadeguate sugli incidenti, una risposta reattiva piuttosto che proattiva alla prevenzione degli infortuni e atteggiamenti inflessibili al cambiamento e cattiva gestione.

Gestione della sicurezza stradale sul lavoro

Quadri politici : l'uso della strada correlato al lavoro è un problema di sicurezza stradale e di sicurezza occupazionale trattato nel quadro del diritto internazionale e nazionale sulla circolazione stradale e del diritto sulla salute e sicurezza. La necessità di un approccio sistematico nei programmi nazionali sulla sicurezza stradale e sulla salute occupazionale sta iniziando a essere riconosciuta in diversi paesi. Piccoli miglioramenti potrebbero portare a grandi benefici.

Politiche dei datori di lavoro : c'è un livello crescente di attività da parte dei datori di lavoro nei settori pubblico e privato. In Svezia e in alcuni stati australiani, l'agenzia principale per la sicurezza stradale, le autorità locali e statali, le organizzazioni assicurative e di ricerca hanno dato il buon esempio con politiche di viaggio sicure e di flotta volte a ridurre il rischio di

sicurezza stradale sul lavoro. Molte aziende hanno intrapreso attività di sicurezza stradale correlate al lavoro, ma sono stati studiati pochi programmi per stabilire l'efficacia della varietà di approcci e misure adottate.

Strategie, misure e loro attuazione :

Dati : alcuni paesi includono lo "scopo del viaggio" nei loro resoconti nazionali sugli incidenti; conducono studi di collegamento; richiedono ai datori di lavoro di condurre valutazioni dei rischi; incoraggiano la raccolta, la registrazione, l'analisi e il monitoraggio dei dati sugli incidenti stradali (inclusi solo i danni), sugli incidenti con feriti, sulla cronologia dei conducenti e dei veicoli.

Cultura della sicurezza e promozione : la sicurezza della flotta può essere migliorata introducendo set integrati di misure basate sui dati, basate su una solida cultura della sicurezza all'interno dell'organizzazione e un forte impegno da parte del senior management. Il coinvolgimento relativamente basso in incidenti delle petroliere che trasportano merci infiammabili merita un esame per identificare utili lezioni per la gestione della flotta in generale.

Reclutamento e test dei conducenti : avviene il reclutamento di conducenti più sicuri in base a profili di personalità, percezione del rischio, esperienza, età e screening medico, sebbene la valutazione delle strategie di selezione dei conducenti sia limitata. I test di guida più rigorosi non sembrano portare a meno incidenti.

Formazione dei conducenti : non esistono prove sotto forma di studi scientifici controllati che la formazione convenzionale dei conducenti di flotte sia efficace nella riduzione degli incidenti, nonostante la forte convinzione contraria da parte degli interessati. La formazione formale e difensiva dei conducenti sul posto di lavoro, combinata con sistemi di incentivazione per una guida senza incidenti, può ridurre il tasso di incidenti di circa il 20% tra i conducenti professionisti.

Orari di lavoro : a meno che le aziende non adottino orari di lavoro per garantire che i conducenti non siano pressati dal tempo e non debbano affrontare lunghi viaggi alla guida dopo un'intera giornata di lavoro, l'efficacia di qualsiasi misura basata sui conducenti potrebbe essere compromessa dalle pratiche e dalle pressioni quotidiane.

Politiche di sicurezza della flotta : sebbene tali politiche non siano ancora state valutate, è probabile che i vantaggi derivanti dal garantire che le flotte di veicoli siano il più sicure possibile nella loro costruzione e nei loro equipaggiamenti di sicurezza siano notevoli.

Problemi di implementazione : sono state sviluppate linee guida per i datori di lavoro sulle strategie di sicurezza stradale correlate al lavoro, sull'acquisto di flotte più sicure e sull'uso più sicuro delle strade sul lavoro a livello nazionale, statale e locale e dal settore non governativo. Task force nominate dal governo, coalizioni e advocacy degli stakeholder, commissioni parlamentari multipartitiche e finanziamenti sostenibili aiutano a guidare i miglioramenti della gestione della sicurezza.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0965] ?#>

Distrazione

I conducenti devono mantenere sempre la loro attenzione concentrata sul traffico circostante, non solo per la propria sicurezza, ma anche per quella dei passeggeri e degli altri utenti della strada.

Tipi di distrazione

Esistono tre tipi fondamentali di distrazione:

- visivo ? cose che fanno sì che i conducenti distolgano lo sguardo dalla strada

- cognitivo ? inducendo i conducenti a pensare ad altre cose
- manuale ? cose che fanno sì che i conducenti tolgano le mani dal volante

Spesso un conducente è distratto da una combinazione di queste tre cose: un conducente che deve girarsi per far fronte ai bambini che litigano sul sedile posteriore non avrà gli occhi sulla strada o la sua attenzione concentrata sul traffico.

Fonti di distrazione

I telefoni cellulari e i navigatori satellitari sono le principali fonti di distrazione. I navigatori satellitari dovrebbero essere posizionati in modo che siano facilmente visibili senza bloccare la visuale del conducente. Anche fumare, mangiare e usare la radio o il lettore CD sono comuni distrazioni.

Evitare la distrazione

La maggior parte delle distrazioni può essere evitata con una buona organizzazione. Se hai bisogno di mangiare, fumare o fare una telefonata, fallo prima di iniziare a guidare. Se devi proprio rispondere a una chiamata o occuparti dei bambini, accosta se possibile per ridurre il rischio di un incidente.

Legislazione e applicazione

La legislazione europea ha imposto regolamenti (UE 3820/85 e 3821/85) al settore degli autotrasporti per migliorare la sicurezza dei conducenti. I regolamenti limitano la quantità di tempo che i camionisti possono lavorare durante un periodo di 24 ore a un massimo di 9 ore al giorno, con la possibilità di lavorare 10 ore al giorno due giorni alla settimana. Dopo sei giorni lavorativi consecutivi, i conducenti sono tenuti a prendere un periodo di riposo settimanale di almeno 45 ore consecutive di tempo libero. Questa legislazione potrebbe non essere sufficiente, poiché la perdita di sonno è cumulativa e la legge CEE non può influenzare il comportamento del sonno durante i fine settimana .

Le normative sulle ore di guida applicate in Europa e in numerosi altri paesi mirano a ridurre il rischio che i conducenti soffrano di affaticamento. Sembra ovvio che, se rispettate, queste normative ridurranno il rischio di incidenti dovuti all'affaticamento. Tuttavia, l'ETSC sostiene che le attuali normative europee non sono molto efficaci nel fornire vantaggi in termini di sicurezza. Secondo l'ETSC, le normative UE consentono un intervallo di lavoro medio di 13 ore o più durante una settimana, mentre il rischio di incidenti raddoppia dopo 11 ore di lavoro. L'ETSC conclude che il tempo di lavoro e di guida sono controllati nello stesso regolamento. È essenziale ridurre il tempo di guida consentito in una misura tale da riportare il tempo di lavoro totale entro limiti accettabili. Inoltre, l'ETSC rileva che non esiste una strategia di applicazione coerente in tutta l'Unione. Esiste una grande variazione nelle agenzie di applicazione e anche una grande variazione nelle sanzioni. Inoltre, la responsabilità legale per le violazioni delle ore di guida - del conducente o dell'azienda? - non è chiaramente elaborata.

Jones et al hanno confrontato la legislazione relativa alla fatica in Australia, Canada, Regno Unito e USA su otto criteri. Questi criteri erano basati sulla loro relazione consolidata con la fatica. Questi criteri erano: ora del giorno; ritmo delle 24 ore; durata del sonno; qualità del sonno; prevedibilità del sonno; privazione del sonno; durata dell'esecuzione del compito; e presenza di brevi pause. Gli autori concludono che per nessuna delle quattro modalità di trasporto (strada, aria, acqua, ferrovia) la legislazione tiene pienamente conto di questi criteri. Essi sostengono un mix di legislazione prescrittiva e linee guida non prescrittive (ad esempio programmi di gestione della fatica) al fine di ottenere la migliore strategia di contrasto alla fatica.

Fonte: European Commission

Licenza Creative Commons