PuntoSicuro

## ARTICOLO DI PUNTOSICURO

### Anno 13 - numero 2556 di martedì 01 febbraio 2011

# Trasporto pesante: gli incidenti e la valutazione del rischio

***Il comparto dell'autotrasporto e le cause degli incidenti stradali. Consistenza del parco veicolare, incidentalità nel trasporto pesante, costi della non sicurezza, comportamenti a rischio, stress lavoro correlato e valutazione del rischio.***

Riprendiamo la presentazione degli atti del workshop "La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Compiti delle imprese" che si è tenuto il 7 ottobre 2010 durante la Convention " Ambiente Lavoro" di Modena.
L'incontro, organizzato dall' AUSL di Bologna (Area Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro) in collaborazione con SNOP, si è occupato degli strumenti che possono essere messi in campo per la prevenzione del rischio da incidente stradale.

Dopo aver parlato della dimensione e gravità del fenomeno infortunistico, ci soffermiamo su uno dei comparti più a rischio, quello relativo all'**autotrasporto**.

Un intervento che ci aiuta a conoscere meglio questo comparto è intitolato " **Progetto 'Sicurezza nel trasporto pesante'**" ed è a cura di Sandro Vedovi, responsabile dei progetti della Fondazione ANIA.

Nel documento agli atti si indica la **consistenza del parco veicolare dei mezzi pesanti** e delle autovetture. Il comparto degli autocarri/motocarri "rappresenta il 9% circa dell'intero parco veicolare italiano (oltre 4 milioni di mezzi), ed è il settore che nell'ultimo decennio ha incrementato di più il numero dei mezzi circolanti con il 32%, contro il 12,6% delle autovetture (pur rappresentando il 75% circa del parco veicolare totale)".

Sono poi riportate diverse **tabelle** relative all'**incidentalitànel trasporto pesante**.
Secondo i dati Aci/Istat si riscontra che "nel corso degli anni sono diminuiti gli incidenti considerati pericolosi, probabilmente grazie alle migliori condizioni sia infrastrutturali che dei veicoli stessi".
Tuttavia crescono gli infortuni su strada che coinvolgono i lavoratori professionali e in itinere.
Infatti le vittime sulla strada rappresentano il 55,8% degli **infortuni mortali sul lavoro** (secondo i dati Inail 2009 su 1050 infortuni sul lavoro mortali, 586 sono infortuni stradali mortali).
In particolare, sempre in relazione ai dati Aci/Istat, "negli ultimi trent'anni, i morti delle strade causati dei mezzi pesanti sono diminuiti del 48,7%, mentre, i feriti sono aumentati del 86% circa". Se il totale dei feriti per gli incidenti stradali "è aumentato del 50% circa", i mezzi pesanti fanno dunque "registrare un incremento quasi doppio".

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD016] ?#>

Qualche dato poi sulle **cause d'incidentalità** (secondo l'indagine CIRSS 2008):
- "il 91,7% degli incidenti stradali che vedono coinvolti TIR sono riconducibili al comportamento errato dei conducenti dei veicoli. Di questi, il 50% degli incidenti monitorati sono attribuibili interamente al conducente del mezzo pesante;
- stanchezza, colpi di sonno, l'inosservanza delle regole del codice stradale, l'alta velocità, le distrazioni alla guida, sono le cause principali di incidentalità;
- l'indagine a campione dimostra che il 43,6% dei sinistri sono avvenuti per tamponamenti, cambio corsia e per l'investimento del pedone, tutti elementi che di fatto possono essere ricondotti ad una mancata attenzione del guidatore;
- il 40,6% degli incidenti si sono verificati per l'inosservanza delle regole in prossimità degli incroci o i sorpassi inadeguati: ancora una volta, quindi, a comportamenti scorretti del conducente".

Per la prevenzione degli incidenti e con l'obiettivo di realizzare un modello di riduzione del rischio per le flotte di veicoli, il relatore si sofferma poi sul progetto "**Sicurezza nel trasporto pesante**", un progetto che si occupa anche di monitoraggio e analisi delle situazioni di rischio, di formazione/informazione e di strumenti assicurativi utili (franchigie e incentivi) per accrescere l'interesse verso gli aspetti economici.
Nel documento si fa riferimento ai **costi della non sicurezza**.
Ad esempio i **costi diretti** (tempo perso per il recupero del mezzo; formazione per il personale sostitutivo; ore di straordinario; perdita o danneggiamento del carico; danni ai veicoli; aumento del premio assicurativo INAIL e RCA) e i **costi indiretti** (danno di immagine; calo di produttività del personale; tempo speso dal personale e dal SPP a seguito dell'infortunio; possibile ritardo della consegna).
Dunque, in relazione al progetto presentato, **investire in sicurezza premia**:
- "riduzione della frequenza sinistri / mezzi: - 38,5%;
- risparmio per un veicolo che non incorre in incidenti nell'arco di 1 anno: - 5.430 ?".

Nell'intervento " **La valutazione del rischio di incidente stradale nel settore dell'autotrasporto**" ? a cura della D.ssa Santina Bruno (Direttore SPRESAL ASL Cuneo 2 Alba Bra) si affrontano le attività di prevenzione dell' ASL Cuneo 2 e gli elementi da valutare in relazione al rischio di incidente.

Dopo aver illustrato gli obiettivi e le fasi del progetto di comparto, per la prevenzione degli infortuni da incidente stradale nel settore dell'autotrasporto, sono elencati i principali **comportamenti a rischio** da valutare:
- uso-abuso di sostanze ad azione psicotropa: farmaci, droghe, alcol ( stato di vigilanza, prontezza di riflessi, capacità di giudizio, stato di coscienza, percezioni sensoriali, coordinazione dei movimenti, percezione del rischio, tono e forza muscolare);
- alimentazione inappropriata;
- utilizzo di apparecchiature di comunicazione".

Sempre in merito al fattore umano è necessario tener conto anche degli **orari di lavoro e tempi di riposo**:
- "organizzazione del lavoro e percezione della fatica: guida per un elevato numero di ore, scarso riposo, elevata velocità di trasporto, guida tra le 2 e le 5 del mattino, prolungate attese in porti o dogane". Con riferimento a "affaticamento visivo in particolare in caso di guida notturna" e "affaticamento per prolungata posizione degli arti a ginocchia flesse durante la guida";
- "sonnolenza e disturbi del sonno: privazione di sonno, colpo di sonno, insonnia, lavoro intervallato, lavoro a turni etc".
Senza dimenticare lo **stress correlato alla guida**:
- " stress psicofisico dovuto alla guida in condizioni di traffico eccessivo;
- stress psicofisico dovuto a orari e ritmi di lavoro eccessivi;
- stress psicofisico dovuto alla variazione continua di orari dei pasti e del sonno;
- stress psicofisico dovuto al rumore (urbano, quello del mezzo, della radio e dei motorini diesel per refrigeramento)".

Dopo aver parlato dei problemi relativi all'idoneità alla guida e alla sorveglianza sanitaria, la relatrice si occupa delle problematiche da valutare relative al veicolo di trasporto.
Ad esempio le **caratteristiche del mezzo**:
- "categoria: cassonati, pianali, autocisterne, bisarche, carrelloni trasporti eccezionali ...";
- dotazione dispositivi di sicurezza (ABS, ESP, EDS, ASR, airbag, dispositivi controllo usura freni ... legata anche all'età del veicolo)";
- "dispositivi satellitari di rilevamento del mezzo: utilità sia per l'organizzazione del lavoro (meno Km = meno costi) ma altresì per la riduzione del rischio (meno Km = meno incidenti stradali)".

Importante poi considerare le **verifiche e manutenzioni**:
- manutenzione periodica autonoma o presso officine con tempi definiti dalle case costruttrici;
- controlli preventivi prima della partenza: DPI, pacchetto medicazione, funzionamento dispositivi veicolo, luci, gomme, presenza catene, dispositivi di bloccaggio, ecc..;
- segnalazione anomalie, problemi procedurali: profilo di gestione nel tempo dei fattori di rischio e delle variabilità operative.
E il **carico**:
- "posizionamento e stabilizzazione: baricentro, dispositivi e modalità di fissaggio, gestione delle sporgenze, ...;
- DPI per le operazioni a terra e sul veicolo: rischio di investimento".

Infine questi i fattori ambientali da analizzare, ad esempio il **fattore strada**:

- "percorsi: tipologia strade (valutare il percorso migliore, presenza di strade prive di segnaletica e/o illuminazione), viabilità (cercare di evitare i tratti con maggior traffico o quantomeno le ore con maggior traffico), condizioni del manto stradale;
- tipologia del viaggio: locale, nazionale, internazionale (normative di riferimento diverse, tempi di percorrenza), parcellizzazione del carico/destinatario (problematiche legate all' aumento delle operazioni a terra con rischio di investimento)".
O i **fattori climatici**:
- "condizioni climatiche e variabilità: nebbia, pioggia, neve, gelo (ridefinizione tempi e percorsi), neve (procedure per il montaggio delle catene da neve in sicurezza), abbagliamento (dotazione di occhiali da sole), formazione specifica autisti (corsi guida difensiva e corsi di guida sicura);
- temperature e abbigliamento: cabina di guida con climatizzatore, indumenti termici ? DPI".

Per concludere alcuni cenni alla **gestione delle emergenze su strada**:
- procedure in caso di incidente stradale: comportamenti (fermarsi, cercare di liberare la carreggiata o segnalare l'ingombro verificare la presenza di feriti, contattare l'ente gestore della strada e/o la polizia stradale), formazione primo soccorso, dotazioni di sicurezza (giubbino retroriflettente ad alta visibilità, dispositivi di comunicazione,...);
- gestione dei guasti: regole di posizionamento e segnalazione del veicolo, procedure di intervento autonome o delegate (sostituzione pneumatici in proprio o tramite ditta specializzata).

" Progetto 'Sicurezza nel trasporto pesante'", Sandro Vedovi - Responsabile Progetti Fondazione ANIA, intervento al workshop "La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Compiti delle imprese" (formato PDF, 1.85 MB).

" La valutazione del rischio di incidente stradale nel settore dell'autotrasporto", Santina Bruno, Direttore SPRESAL ASL Cuneo 2 Alba Bra, intervento al workshop "La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Compiti delle imprese" (formato PDF, 483 kB).

Tiziano Menduto

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

**www.puntosicuro.it**