

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 18 - numero 3735 di mercoledì 09 marzo 2016

Come ridurre il rischio da incidente stradale nelle aziende

Riduzione dei rischi alla guida, gestione del parco veicoli aziendali, guida sicura, sistemi di comunicazione, sorveglianza sanitaria, audit interni, ... Sono alcune delle indicazioni e consigli raccolti da Michele Montresor (Asl Mantova) per le aziende.

Mantova, 9 Mar ? Nelle scorse settimane abbiamo pubblicato un' intervista, in materia di sicurezza stradale in ambito lavorativo, realizzata da un nostro lettore, l'ingegnere Marco De Mitri, a **Michele Montresor**, tecnico della Prevenzione dell' ASL della Provincia di Mantova (dal primo gennaio Agenzia di Tutela della Salute "Val Padana"). L'intervista presentava lo studio effettuato da INAIL, ASL e Provincia di Mantova, riguardante l' "**Analisi delle circostanze e proposte operative per la riduzione degli infortuni stradali in occasione di lavoro ed in itinere**", e ne analizzava metodologie, risultati e sviluppi futuri. All'intervista, correlata al convegno che si è tenuto a Mantova il 16 novembre 2015 su incidenti stradali e sicurezza, era allegata una scheda, realizzata da Michele Montresor, che contiene "I consigli per le aziende per la riduzione del rischio stradale"...

Pubblicità

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

I consigli per le aziende per la riduzione del rischio stradale

di Michele Montresor

Le indicazioni riportate derivano da alcuni interventi emersi in occasione del convegno di Mantova del 16 novembre 2015, da altri presenti invece nel programma regionale della rete WHP (Workplace Health Promotion [1]) ed infine da altri appresi dall'esperienza:

1. Adozione di dispositivi per la riduzione dei rischi alla guida:
 - Satellitare per rilevamento coordinate GPS del mezzo sul territorio (assistenza continua);
 - Specchietti retrovisori panoramici per eliminare i punti ciechi posteriori;
 - Dispositivi per evitare il colpo di sonno o che ne allertano l'insorgenza [2];
2. Adozione di biciclette aziendali e/o navette aziendali per il collegamento tra sedi distaccate;
3. Adozione di specifici programmi di gestione del parco veicoli aziendali (per la manutenzione programmata ed eventualmente quella predittiva, l'acquisizione di informazioni sullo stato dei mezzi, la regolare sostituzione di pneumatici termici, ecc.), di regolamenti aziendali in materia ed uso di specifiche check-list (vedi WHP) da parte degli utilizzatori/manutentori;
4. Interventi nel campo dell'autotrasporto: rinnovo dei parchi veicolari ed adozione di misure formative specifiche per tali operatori ("minimo etico" al di sotto del quale non si dovrebbe andare), adozione delle metodologie "WHP" (che potrebbero favorire comportamenti virtuosi a tutti i livelli) e rispetto rigoroso del Regolamento CE 561/2006 sulle pause di riposo (fondamentale atto di prevenzione sia aziendale che individuale, come nel caso dei "padroncini");
5. Corsi di guida sicura;
6. Rinnovo dei veicoli secondo criteri di affidabilità e consumo (e non solo secondo criteri di costo) o sostituzione integrale del parco veicoli con "service" in leasing (per avere auto sempre aggiornate, manutentate e controllate);
7. Adozione di sistemi di comunicazione per cellulari con chiamata diretta vocale o, meglio, divieto d'uso di qualsiasi forma di comunicazione telefonica durante la guida (procedure interne peraltro già in uso in alcune aziende);
8. Aggiornamento della formazione ex art. 37 del D. Lgs 81/08 che tenga conto anche di tale rischio, mediante forme di comunicazione interattiva e partecipata (video, esperienze personali, discussioni, ecc.);

9. sorveglianza sanitaria specifica e mirata su:

- alimentazione (un fisico sano e controllato reagisce bene ai molti fattori stressogeni e di affaticamento a cui è sottoposto il conducente di mezzi pesanti, d'opera o che lavora con l'auto);
- alcool e droghe (cfr. artt. 186 e 187 del Codice della Strada), e relativi divieti di guida;
- affaticamento fisico e mentale;
- possibile stato di esposizione alla "sindrome delle apnee nel sonno" [3] (OSAS ? Obstructive Sleep Apnea Syndrome);
- mantenimento di elevate performance della vista;
- intervento di "counseling" breve ai lavoratori fumatori per contrastare la dipendenza al fumo, che può diventare, alla guida, anche fattore di distrazione;
- valutazione dello stress da lavoro;

10. modifica orari, consegne, organizzazione, turni, tempi di riposo;

11. premi per comportamenti virtuosi per la sicurezza e sanzioni per quelli non virtuosi (come accade in aziende aventi Modelli di Organizzazione e Gestione della Sicurezza BS OHSAS 18001 o Linee Guida UNI-INAIL e Modelli di gestione ex 231/2001);

12. Controlli (audit) interni su:

- Adeguate tempi di guida e di pausa;
- Rispetto del Codice della Strada mediante analisi del cronotachigrafo (a tale proposito si rammenta l'imminente adozione della II° parte del Regolamento UE 165/2014 [4] in materia di cronotachigrafo digitale);
- Sanzioni comminate per infrazioni al Codice della Strada;
- Incidenti (anche modesti e senza lesioni);
- Incidenti con esiti significativi (cfr. art. 29 comma 3 del D.lgs 81/08, che rende tale attività obbligatoria per il datore di lavoro);
- Stress sui mezzi dovuto alla guida scorretta;

13. Convenzioni per l'acquisto o incentivi premiali in tema di sicurezza stradale:

- mantenimento di occhiali sempre adeguati alle proprie patologie della vista;
- sostituzione dei pneumatici invernali anche sulle auto di proprietà (incidenti in itinere);
- caschi per moto e bici;
- seggiolini per auto;
- paraschiena per moto o tute con protezioni, ecc.

14. Incentivazione dell'uso dei mezzi pubblici mediante la sinergia di Enti e Aziende private contigue per accessibilità dei lavoratori con sconti su biglietti o abbonamenti a cui partecipino sia il soggetto erogatore del servizio pubblico di trasporto che le Aziende interessate; anche in favore di una mobilità sostenibile (obiettivo WHP);

15. Partecipazione alla realizzazione di interventi volti al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali in prossimità dei luoghi di lavoro (semafori, illuminazione, attraversamenti pedonali, piste ciclabili, rotatorie) anche con partecipazione economica a tali interventi;

16. Incentivazione all'uso della bicicletta (depositi aziendali coperti, sicuri e dedicati).

Le direzioni ed i piani di intervento sono quindi molteplici. Adottare anche solo poche di queste misure, alcune delle quali inserite nel programma WHP e quindi basate su prove di efficacia, permette di assicurare un buon livello di prevenzione dei numerosi fattori di rischio stradale.

Link all'intervista a Michele Montresor "Indagine su incidenti stradali e in itinere: il metodo e i risultati".

[1] <http://retewhplombardia.org/>

[2] Proposte di misure tecniche di contenimento della problematica si possono trovare al link:

<http://www.dors.it/page.php?idarticolo=2486>

[3]

http://www.ansa.it/canale_motori/notizie/istituzioni/2015/05/05/patente-guida-da-2016-test-per-chi-soffre-di-colpi-di-sonno_baeb7a

, approfondimento in: "La sindrome delle apnee ostruttive in sonno: una importante causa di incidenti stradali" ? [2007] ?

Pubblicato in Salute e Sicurezza Stradale: l'Onda Lunga del Trauma, a cura di Franco Taggi e Pietro Marturano, C.A.F.I.

Editore, Roma, 2007, pp. 185-204 scaricabile al link: http://www.iss.it/binary/stra/cont/L_2007_185.pdf e Direttiva Europea in:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32014L0085>

[4] Nel marzo 2015 è entrato in vigore una piccola parte del Regolamento europeo 165/2014, che apporta alcune modifiche alle norme tecniche e operative sul cronotachigrafo digitale; la gran parte delle novità entrerà in vigore a marzo 2016. Il regolamento UE 165/2014 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Europea del 28 febbraio 2014) è piuttosto corposo e comprende 48 articoli, più due allegati, anche perché sostituisce integralmente il Regolamento originale che impone l'obbligo del cronotachigrafo, ossia il 3821/1985

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