Infortuni in itinere

scritto da goal | 30 Settembre 2016

di Sergio Vianello*

Ogni anno nel mondo gli incidenti stradali causano circa 1,24 milioni di morti e un numero di feriti compreso tra 20 e 50 milioni (fonte Istat). Nel 2014 in Italia si sono verificati 174.400 incidenti stradali, con più di tremila morti e circa 700 feriti!. Il costo dei sinistri stradali ammonta nel 2014 a circa 18 miliardi di euro (stima su parametri MIT 2010).

Nel numero complessivo d'incidenti, rientrano anche quelli che l'Inail distingue tra infortuni in occasione di lavoro e infortuni in itinere (vale a dire nel tragitto casa – lavoro e viceversa). Nello specifico, le denunce d'infortunio a seguito d'incidente stradale in occasione di lavoro (quindi escludendo gli infortuni in itinere) in cui sono stati coinvolti lavoratori e mezzi di trasporto, nel 2014 sono state 21.810, 219 il numero degli incidenti mortali, nove volte maggiore rispetto a quelli che avvengono negli altri ambiti lavorativi. In altre parole, gli incidenti stradali costituiscono la prima causa di morte sul lavoro. Infatti sempre l'Inail nel 2014 ha riconosciuto complessivamente 662 morti sul lavoro, di questi il 52% sono decessi in itinere e sulle strade.

La Polizia Stradale è costantemente impegnata a prevenire il fenomeno dell'incidentalità stradale connessa all'espletamento di attività lavorative. Infatti, nel corso del 2014 i controlli operati dalla Specialità nei confronti dei veicoli per trasporto professionale di persone e cose (muniti di cronotachigrafo) sono stati 302.979, il 10,2% in più rispetto al 2013, ed oltre il 90% del totale dei controlli operati sui veicoli anzidetti da tutte le forze di polizia. Ma questo, ovviamente, non basta a invertire l'andamento del fenomeno infortunistico specifico in quanto è necessario che i datori di lavoro e i responsabili aziendali della sicurezza dei

lavoratori pongano attenzione alla questione degli spostamenti su strada dei propri dipendenti, con azioni che vadano al di là di quanto previsto dalla normativa sul lavoro, ovvero con azioni specifiche o veri e propri sistemi di gestione per la riduzione (per quanto possibile) del rischio stradale. Da notare che nell'ambito degli "infortuni stradali" sono anche da considerare quelli che coinvolgono persone e veicoli all'interno del perimetro dei siti produttivi (es. stabilimenti, impianti, ecc.), sia in zone coperte (come i magazzini) che in zone scoperte (piazzali, spazi di manovra, ecc.). Le categorie di lavoratori ha maggior rischio sono:

- agenti di commercio;
- autisti di taxi;
- autotrasportatori;
- conducenti di mezzi pubblici di trasporto;
- lavoratori addetti alle consegne aziendali;
- dipendenti in trasferta (con utilizzo di mezzo proprio/aziendale);
- dipendenti distaccati;
- dipendenti che accompagnano altri lavoratori sul luogo di lavoro;
- società di noleggio auto con conducente
- società di distribuzione di cibi e bevande,
- dirigenti, preposti aziendali addetti alla vigilanza e/o coordinamento di attività aziendali;
- squadre di lavoratori (anche ditte esterne) che operano presso luoghi di lavoro esterne all'azienda;
- lavoratori addetti alle commissioni esterne (banca, posta);
- manutentori;
- corrieri;
- lavoratori addetti alle consegne aziendali;
- dipendenti in trasferta (con utilizzo di mezzo proprio/aziendale);
- dipendenti distaccati (con utilizzo di mezzo proprio/aziendale);

- tutti coloro che si recano sul posto di lavoro e al termine della giornata lavorativa tornano alla propria dimora.

Quest'aspetto però trova uno scarso risalto nel Testo Unico per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori (d.lgs. 81/2008) e, di riflesso, nel processo prevenzionistico aziendale. É poco frequente trovare nelle aziende specifiche iniziative di formazione del personale, adeguamento delle flotte ed implementazione di specifici sistemi organizzativi per la riduzione del rischio stradale. Il tema è di assoluta rilevanza, considerati la gravità degli esiti che tali accadimenti comportano, rispetto agli infortuni che avvengono all'interno del perimetro aziendale, in termini di giornate perse e d'invalidità permanente e/o esiti infausti. É evidente che i comparti più interessati sono quelli dei trasporti e del commercio, peraltro una diversa aggregazione dei dati per il comparto servizi, lo fa rientrare tra quelli in cui l'incidenza è maggiore.

Da non dimenticare anche gli infortuni *in itinere*. Il tema degli infortuni che avvengono su strada in occasione di lavoro, è certamente classificabile come un fenomeno fortemente multifattoriale e multidisciplinare considerato che nella dinamica degli incidenti, oltre al fondamentale aspetto del comportamento individuale alla guida, sono identificabili una molteplicità di fattori che intervengono contemporaneamente e alcuni di questi, sfuggono al controllo diretto dell'operatore. É dimostrato che gli incidenti stradali che originano da cause diverse dal comportamento individuale (meccaniche, scarsa manutenzione) costituisce una piccola percentuale di essi in quanto la stragrande maggioranza degli incidenti, infatti, è riconducibile direttamente all'imprudenza o imperizia del guidatore.

Ogni datore di lavoro, tra i propri obblighi, ha quello di eseguire la valutazione dei rischi e di adottare le misure per eliminarli o ridurli, consentendo al proprio personale di

lavorare in piena sicurezza. Tra questi, le aziende che hanno grandi numeri in termine di dipendenti, veicoli in uso e spostamenti quotidiani, devono farsi carico della gestione del rischio stradale. Infatti, il luogo di lavoro non è solo un posto specifico individuato all'interno di un sito produttivo all'interno del quale è possibile prevedere, tra le altre, specifiche misure per la riduzione del rischio di infortuni per contatto tra veicoli e persone o per incidenti dovuti a un uso improprio del mezzo (es. ribaltamento di un carrello a forche in un magazzino o di un trattore durante le attività in campo aperto), ma è anche l'intera rete della viabilità pubblica, ambito caratterizzato dal fatto che sfugge al diretto controllo del datore di lavoro, ma per il quale egli deve comunque identificare misure di prevenzione applicabili organizzando un più generale "sistema di gestione" del rischio stradale, magari strutturato coerentemente con quanto previsto dallo standard ISO 39001:2012.

Dal punto di vista di un approccio sistemico alla gestione del problema, tra i vari aspetti che caratterizzano un sistema di gestione, è necessario considerare fattori condizionanti quali:

Driver behaviour

Lacune gestionali dell'organizzazione

- turni e orari di lavoro;
- carichi di lavoro in condizioni ordinarie ed eventuali emergenze;

Comportamenti errati di guida

- mancato rispetto della precedenza – stop;
- eccesso di velocità;
- guida distratta e pericolosa;
- guida contromano;
- mancato rispetto della distanza di sicurezza;

Stato psico-fisico alterato del conducente,

- assunzione di alcool o sostanze stupefacenti;
- sonnolenza.

Equipment failure

Stato generale del mezzo e inadeguata manutenzione del veicolo:

- scoppio o eccessiva usura di pneumatici;
- rottura o insufficienza di freni;
- rottura o guasto dello sterzo;
- mancanza o insufficienza dei fari o delle luci di posizione;
- distacco di ruota;
- mancanza di manutenzione programmata e revisioni;
- modifiche tecniche non autorizzate;
- assenza di ispezioni sullo stato conservativo dei veicoli e assenza di controlli prima della partenza.

Roadway Design and Roadway Maintenance Fattispecie più riccorrenti:

- curve in contropendenza;
- rotonde/curve con raggio di sterzata molto stretto;
- incroci ciechi;
- presenza di buche e/o avvallamenti;
- asfalto non drenante;
- mancato/ritardato intervento mezzi spargisale/spazzaneve.

Contingency

Oltre al comportamento del conducente, bisogna considerare il comportamento dei terzi presenti sulla strada, siano questi a loro volta conducenti di mezzi o pedoni. Infatti, potrebbero agire in modo inaspettato per imprudenza o errore, anche in stato di ebrezza o sotto l’effetto di sostanze stupefacenti come anche per cause psico-fisiche. Bisognerà quindi tenere in

considerazione anche la presenza di veicoli fermi in posizione irregolare, possibili luci abbaglianti emesse da veicoli nel senso di marcia contrario che disturbano il campo visivo del conducente oppure la presenza di ostacoli improvvisi. Tra i vari fattori contingenti, un ruolo importante è da attribuire alle condizioni meteorologiche.

Per ridurre i fattori di rischio si può ricorrere a varie misure di tipo organizzativo e tecnologico quali:

- organizzazione del lavoro;
- valutazione dei rischi relativi ad ogni singolo veicolo e tipologia di attività prevista/ambiti di percorrenza con analisi dei percorsi e dei rischi noti (es. black point ANIA);
- formazione ed informazione;
- sistemi informativi per la gestione delle manutenzioni e dello stato del veicolo;
- sistemi organizzativi/informativi per la gestione di fermi, limitazioni, divieti;
- sorveglianza sanitaria.

Ma non solo, è anche necessario prevedere l’adozione di:

a) programmi di comunicazione efficace,

anche con la collaborazione di personale del pronto soccorso, durante i quali utilizzare contributi video dedicati all’analisi del comportamento umano e la sua modificazione, utili per analizzare i diversi determinanti incidentali;

b) analisi puntuali che consentano di

individuare anche eventuali cause di natura organizzativa;

c) modalità analitiche per l’identificazione

degli interventi più idonei a ridurre i fattori di rischio;

d) metodiche per la geolocalizzazione degli eventi incidentali

così da identificare eventuali “punti neri” (black point) presenti sui percorsi programmati dovuti a particolari problemi presenti nell’assetto viario;

e) strategie prevenzionistiche concordate con i lavoratori sulla base dei risultati delle attività in aula, quali vigilanza attiva sull’uso delle cinture di sicurezza, guida sicura, guida difensiva, adozione di sistemi di gestione del rischio stradale;

f) altre iniziative utili al rafforzamento della base culturale e di consapevolezza sui rischi specifici.

É appena il caso di far notare che l’adozione di tali interventi, tra l’altro, è considerata dall’Inail come miglioramento del sistema sicurezza obbligatorio aziendale e come tale può consentire all’impresa l’accesso alle riduzione del tasso medio di tariffa Inail prevista dall’articolo 24 delle modalità per l’applicazione delle Tariffe dei premi approvate con decreto ministeriale 12 dicembre 2000 e s.m.i.

La riduzione del tasso medio di tariffa è determinata in relazione al numero dei lavoratori anno del periodo, calcolati per singola voce di tariffa, secondo lo schema seguente:

N° LAVORATORI–ANNO	**RIDUZIONE DEL PREMIO**
Fino a 10	28 %
Da 11 a 50	18 %
Da 51 a 200	10 %
Oltre 200	5 %

Per ottenere la riduzione occorre presentare un’apposita istanza (Modello OT24) fornendo tutti gli elementi, le notizie e le indicazioni definiti a tal fine dall’Inail.

* *Ordine Ingegneri di Milano – Osservatore esterno issione*