



Provincia Autonoma di Trento
Assessorato alla Salute
e Politiche sociali



Azienda Provinciale
per i Servizi Sanitari

infosalute *focus*

**Indirizzi per la prevenzione
degli infortuni da incidente
stradale nell'autotrasporto
merci su strada**



Indirizzi per la prevenzione degli infortuni da incidente stradale nell'autotrasporto merci su strada

Edizioni
Provincia autonoma di Trento
Assessorato alla Salute e Solidarietà Sociale

Trento, 2014

infosalute *focus*

Indirizzi per la prevenzione degli infortuni da incidente stradale nell'autotrasporto merci su strada

*A cura dell'Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro
Servizio Promozione della salute e assistenza
Dipartimento di prevenzione - Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari*

*Assessorato alla Salute e Solidarietà sociale
Dipartimento Salute e Solidarietà sociale
Servizio Politiche Sanitarie e per la non autosufficienza
Ufficio formazione e sviluppo delle risorse umane
Via Gilli 4 – 38121 Trento
tel. 0461. 494105 – fax 0461. 494073
formazione.sanita@provincia.tn.it
www.trentinosalute.net*

© copyright Giunta della Provincia Autonoma di Trento – 2014
L'utilizzo del materiale pubblicato è consentito con citazione obbligatoria della fonte

Gli incidenti stradali rappresentano una delle più importanti cause di mortalità e disabilità nella nostra società e la loro prevenzione costituisce quindi, da tempo, uno dei principali obiettivi di salute. Una parte degli incidenti coinvolge persone che sono al lavoro o si muovono per lavoro rientrando a tutti gli effetti tra gli infortuni professionali. Tali eventi costituiscono anche un rilevante problema di sanità pubblica per la frequenza con cui si verificano, per la gravità degli esiti che risulta maggiore rispetto ad altre forme di infortunio e per il fatto che possono coinvolgere, oltre al lavoratore, anche soggetti appartenenti alla popolazione generale. Nel caso di incidenti stradali occorsi per lavoro, i notevoli costi umani, economici e sociali che ne derivano, amplificano inoltre gli effetti negativi sul sistema lavoro e sulle imprese.

Contrariamente a quanto comunemente pensiamo, l'incidente stradale quale infortunio lavorativo, pur non essendo prevedibile, può essere tuttavia, almeno in parte, prevenibile se viene affrontato da parte delle organizzazioni alla stregua di tutti gli altri rischi lavorativi ed in particolare se inserito all'interno del processo aziendale di valutazione e di gestione dei rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori.

È in quest'ottica che negli anni recenti, Provincia e Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari hanno dedicato un progetto di promozione e di prevenzione al settore dell'autotrasporto, che rappresenta uno dei comparti lavorativi nel quale il problema – che interessa peraltro tutti i comparti – è più diffuso.

Il lavoro condotto ha permesso l'elaborazione di linee di indirizzo contenenti delle raccomandazioni per la prevenzione degli incidenti stradali sul lavoro che sono state prodotte con la partecipazione e il coinvolgimento intersettoriale ed interdisciplinare di tutti i portatori di interesse (imprenditori, lavoratori, parti sociali, enti pubblici), nella convinzione che per ottenere risultati concreti e duraturi questa fosse la corretta metodologia da seguire.

Il documento di indirizzo che ho qui il piacere di presentare rappresenta non solo il risultato finale di un lungo percorso avviato per rispondere a un obiettivo del Piano provinciale di prevenzione, ma anche un buon esempio di collaborazione e partecipazione di soggetti diversi, pubblici e privati, che hanno lavorato insieme per la prevenzione. Credo che esso possa costituire anche il punto di partenza ed auspicio per future iniziative volte a migliorare la salute dei lavoratori, non solo nel settore dell'autotrasporto.

Donata Borgonovo Re
Assessora alla Salute e Solidarietà sociale

Indice

Introduzione	7
--------------------	---

Indirizzi per la prevenzione degli infortuni da incidente stradale nell'autotrasporto merci su strada

■ L'incidente come rischio lavorativo	11
■ I fattori causali (pericoli)	13
■ La valutazione del rischio	
Il metodo di valutazione	17
Lo stress lavoro-correlato	18
Elementi per la valutazione	20
■ Interventi per il contenimento del rischio	
Strategie di politica aziendale	21
Procedure di lavoro e monitoraggio	21
Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSL)	22
■ L'informazione e la formazione	24
■ Il medico competente e la sorveglianza sanitaria	
Ruolo del medico competente	26
Contenuti e significato della sorveglianza sanitaria	26
Il problema dell'alcol e dei controlli	28
■ La promozione della salute e gli incidenti stradali	30
■ La gestione del primo soccorso	32
■ Bibliografia essenziale	34

Appendice

Procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi di cui all'art. 29, comma 5 del D.Lgs. 81/08 e ss. mm.....	39
Codice di pratica dei sistemi di gestione della sicurezza e dell'autotrasporto (SSA)	41

Introduzione

La situazione dei settori lavorativi più pericolosi e le statistiche sugli incidenti mostrano che in tutta Europa muoiono in media 1.300 conducenti di autobus, pullman, veicoli per il trasporto di merci pesanti e camion all'anno a seguito a un infortunio stradale (cfr. http://osha.europa.eu/it/sector/road_transport). Secondo i dati INAIL sulle strade trentine si verificano, ogni anno, circa 25 infortuni a carico di lavoratori dell'autotrasporto (Osservatorio Provinciale Infortuni e Malattie Professionali – OPIMP). Inoltre ogni anno si verificano circa 20 infortuni su strade fuori provincia ma a carico di dipendenti di aziende con sede legale in Trentino. Gli infortuni stradali sono particolarmente gravi (in Trentino la percentuale di infortuni gravi tra gli infortuni stradali è del 46% contro il 28% tra gli infortuni non stradali). Dai dati del sistema di monitoraggio degli incidenti stradali MITRIS risulta che in Trentino ogni incidente che coinvolge un mezzo pesante provoca in media 1,6 feriti e, tra i feriti, solo 1 su 4 è un conducente di mezzo pesante. In altre parole i danni degli infortuni stradali riguardano spesso la popolazione generale. Inoltre gli infortuni da incidente stradale esitano in danni temporanei nella grande maggioranza dei casi. Nel 10% dei casi il conducente riporta delle lesioni permanenti e in media si registra un infortunio mortale all'anno. In media si perdono circa 50 giornate di lavoro per ogni infortunio stradale nel settore trasporti e nel complesso oltre 2000 giornate di lavoro vengono perse ogni anno. Le conseguenze di un incidente stradale non sono quindi solo in termini di salute, ma rappresentano in genere un aggravio importante per le aziende che si trovano ad affrontare una serie di costi sia diretti che indiretti [Tabella 1]. Si può quindi affermare che gli incidenti stradali rappresentino una tipologia rilevante di infortunio sul lavoro: – per la frequenza degli eventi; – per la maggiore gravità; – per il coinvolgimento della popolazione generale; – per i costi sociali associati; – per i danni economici e di immagine delle imprese.

Tab. 1 *Costi diretti ed indiretti degli incidenti stradali*

COSTI DIRETTI

Tempo perso per il recupero del mezzo

Formazione per il personale sostitutivo

Ore di straordinario

Perdita o danneggiamento del carico

Danni al veicolo

Aumento premio assicurativo INAIL e RCA

COSTI INDIRETTI

Danno di immagine

Calo di produttività del personale

Tempo speso dal personale e dal SSP

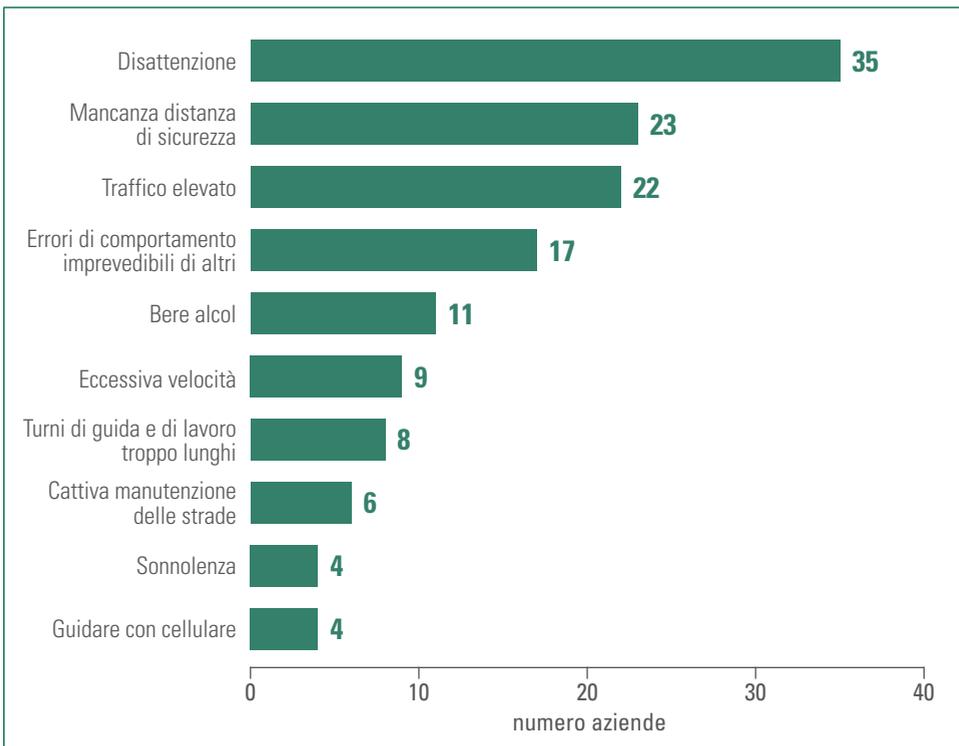
Ritardo nella consegna

Indirizzi

L'incidente stradale come rischio lavorativo

Numerosi studi a livello internazionale sui determinanti negli incidenti che coinvolgono i mezzi pesanti hanno messo in luce che in più dell'80% dei casi la principale causa degli incidenti è provocata da errore umano (eccesso di velocità, disattenzione, mancato rispetto delle regole stradali, ecc), nel 10% circa a condizioni atmosferico/ambientali (nebbia, ghiaccio, pioggia, neve, vento forte ecc.) e nel 10% alle condizioni del mezzo (cattiva manutenzione) e/o del carico (carico mal sistemato che può compromettere con il suo spostamento l'assetto del veicolo). Tale dato è nella sostanza confermato dalle aziende trentine di trasporto merci, interpellate direttamente in un'indagine telefonica, che riconoscono tra le prime cause di incidente stradale nel settore dell'autotrasporto la "disattenzione", la "mancanza distanza di sicurezza" e il "traffico elevato" [Figura 1].

Fig. 1 Prime 10 cause di incidente stradale nel settore autotrasporto indicate dalle Aziende intervistate. Valori assoluti



L'incidente stradale è quindi prevalentemente causato dal comportamento umano e per tale motivo viene spesso considerato dalle aziende un evento poco controllabile e l'azione preventiva scarsamente efficace.

L'incidente stradale deve essere invece considerato alla stessa stregua degli altri rischi lavorativi (la strada è un ambito lavorativo e l'automezzo un'attrezzatura).

**L'incidente stradale è il rischio per eccellenza,
in quanto il lavoro si svolge sulla strada**

strada = luogo (ambito lavorativo)
automezzo = attrezzatura di lavoro

incidente stradale = infortunio stradale

Anche le attuali leggi di tutela prevedono che il datore di lavoro valuti "il rischio d'incidente stradale" al pari degli altri rischi nella realtà aziendale e metta in atto tutte le misure necessarie a ridurlo e controllarlo, oltre a quanto prescrive il Codice della Strada.

I fattori causali

I fattori causali che stanno alla base di un incidente stradale sono considerati molteplici ma riconducibili a tre grandi categorie:

- fattori legati all'individuo;
- fattori legati al veicolo;
- fattori legati all'ambiente.

La combinazione dei diversi fattori assume una particolare configurazione nel rapporto "conducente-veicolo-ambiente" che può così essere considerato il vero target degli interventi di prevenzione degli incidenti stradali.

L'incidente stradale non si può prevedere ma si può prevenire

Vengono di seguito schematicamente elencati i singoli fattori di rischio che possono essere da soli o in concausa con altri determinanti in molte dinamiche di incidente della strada e le principali conseguenze che da essi ne derivano.

FATTORI LEGATI ALL'INDIVIDUO

Comportamenti a rischio

Conseguenze

Uso abuso di sostanze ad azione psicotropa (alcol, droghe di abuso, farmaci)

- diminuzione dello stato di vigilanza
- diminuzione dei riflessi
- alterata capacità di giudizio
- alterato stato di coscienza
- alterata percezione sensoriale (vista, percezioni dei colori, udito)
- alterata coordinazione dei movimenti
- diminuzione della percezione del rischio
- diminuzione del tono e forza muscolare

Alimentazione inappropriata

- sonnolenza
- obesità
- diminuzione performance fisica

Utilizzo inappropriato di apparecchiature di comunicazione

- disattenzione
- distrazione
- diminuzione della capacità di reazione

Orari di lavoro e tempi di riposo

Conseguenze

Organizzazione del lavoro e percezione della fatica.

Guida per un elevato numero di ore, scarso riposo, privazione del sonno, elevata velocità di trasporto, guida tra le 2 e le 5 del mattino, prolungate attese in porti o dogane.

- affaticamento visivo in particolare in caso di guida notturna
- affaticamento per prolungata posizione degli arti a ginocchia flesse durante la guida
- sonnolenza e disturbi del sonno
- colpo di sonno
- insonnia

Stress lavoro correlato

Conseguenze

Guida in condizioni di traffico eccessivo, orari e ritmi di lavoro eccessivi, variazione continua di orari dei pasti e del sonno, rumore (urbano, del mezzo, della radio, dei motori, per refrigeramento).

Responsabilità nei confronti di altri.

- nervosismo
- irascibilità
- ansia
- disattenzione

Idoneità alla guida

Conseguenze

Condizioni patologiche preesistenti non ben controllate (epilessia, diabete mellito, malattie cardiovascolari, assunzione di farmaci etc.)

- diminuzione della performance lavorativa
- malori improvvisi
- interferenze con una corretta alimentazione

FATTORI LEGATI AL VEICOLO

Caratteristiche del mezzo	Conseguenze
Tipologia del veicolo (cassonati, pianali, autocisterne, bisarche, carrelloni)	<ul style="list-style-type: none">- inadeguata distribuzione dei volumi- difficoltosa manovrabilità del veicolo- difficoltà nelle manovre di carico e scarico- necessità di utilizzo di accessori al carico
Inadeguata dotazione dispositivi di sicurezza e di rilevamento satellitare (abs, esp, eds, asr, airbag, controllo usura dei freni)	<ul style="list-style-type: none">- minor controllo e conoscenza del comportamento del veicolo- inadeguata gestione degli errori di guida, delle manutenzioni ordinarie e straordinarie e dei dati di viaggio- minor gestione organizzazione del lavoro (meno Km = meno costi) e riduzione del rischio (meno Km = meno incidenti stradali)
Manutenzioni e verifiche	Conseguenze
Scarsa manutenzione periodica	<ul style="list-style-type: none">- ridotta affidabilità del veicolo- aumento guasti e rotture
Carente verifica di dispositivi di protezione, pacchetto di medicazione, funzionamento dispositivi veicolo (luci, gomme, presenza catene, dispositivi di bloccaggio, ecc.)	<ul style="list-style-type: none">- inadeguata ed inefficace gestione delle emergenze e relative procedure di gestione delle stesse e in caso di incidenti, guasti o operazioni a terra dell'autista- investimento da parte da altri automezzi
Carente segnalazione anomalie, problemi procedurali	<ul style="list-style-type: none">- inadeguata gestione nel tempo dei fattori di rischio e delle variabilità operative

FATTORI LEGATI ALL'AMBIENTE

Strade e percorsi

Conseguenze

Tipologia strade, viabilità condizione del manto stradale

- stress derivante dalla necessità di affrettare i tempi

Tipologia del viaggio, locale, nazionale, internazionale, parcellizzazione del carico/destinatario

- stress derivante dalla necessità di affrettare i tempi

Fattori climatici

Conseguenze

Condizioni climatiche e variabilità meteorologica

- guida impegnativa con aumento dello stress
- difficoltoso controllo del veicolo
- scarsa visibilità
- fenomeni da abbagliamento

Temperature e abbigliamento

- disconfort termico
- diminuzione della performance lavorativa

Gestione delle emergenze su strada

Conseguenze

Comportamento inadeguato, mancanza di procedure e dotazioni per la segnalazione

- rischio di incidente stradale ad altri
- investimento dell'operatore da parte di altri automezzi

Gestione dei guasti del mezzo

Conseguenze

Mancanza di regole relative al posizionamento e segnalazione del mezzo, affidamento a procedure autonome o delegate

- rischio di incidente stradale ad altri
- investimento dell'operatore da parte di altri automezzi

La valutazione del rischio

Il metodo per la valutazione

La valutazione del rischio è considerata tra le principali misure di prevenzione. La legge la rende obbligatoria nelle realtà in cui vi sono dipendenti o lavoratori ad essi assimilabili e deve riguardare tutti i rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori.

Anche il rischio da incidente stradale deve essere quindi ricompreso nel processo di valutazione e affrontato alla stregua di tutti gli altri rischi.

Le metodologie disponibili per la valutazione del rischio sono molteplici ma non esistono approcci specifici per affrontare ed approfondire il rischio da incidente stradale. In letteratura vi sono esempi che propongono come riferimento la *metodologia P x D* (*Probabilità* che l'evento accada moltiplicato per l'entità del *Danno* che potrebbe determinarsi) adottata in genere per la valutazione del rischio infortunistico anche se queste variabili sono difficilmente misurabili e conseguentemente anche la quantificazione del rischio potrebbe risultare molto approssimativa. Un corretto e utile approccio alla valutazione di questo tipo di rischio può essere quello di affrontarlo a livello descrittivo mettendo in rilievo le principali criticità dell'organizzazione, valutando ad esempio i principali aspetti che possono determinare o rendere maggiormente probabile l'accadimento dell'evento.

Recentemente sono state proposte come strumento di semplificazione da adottare nelle piccole aziende, ma estendibile anche a quelle di maggiore dimensioni fino a 50 dipendenti, le *"procedure standardizzate per la valutazione dei rischi"* (come previsto dall'art. 29 del D. Lgs. 81/08) approvate dalla Commissione Consultiva Permanente e pubblicate con Decreto Interministeriale del 30/11/12 che possono rappresentare un modello di riferimento utilmente adattabile alla valutazione del rischio da incidente stradale.

In Appendice (*"Procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi"*) si fornisce, a titolo esemplificativo, una proposta di compilazione del Modulo 3, previsto dalle procedure standardizzate di cui sopra, che consente di documentare, in maniera sintetica, la valutazione dei rischi, l'individuazione delle misure di prevenzione e protezione attuate, nonché il programma di miglioramento che si intende praticare.

Lo stress lavoro-correlato

Lo stress da lavoro oltre a rappresentare un rischio per la salute e per la sicurezza del lavoratore, costituisce al tempo stesso un fattore che può condizionare l'efficienza e il beneficio economico/sociale delle imprese. La prevenzione di tale rischio è unanimemente considerata una misura di grande rilevanza per favorire il benessere nei luoghi di lavoro e delle aziende.

L'errore umano, determinante di molti incidenti/infortuni, è spesso legato a condizioni di stress che inducono instabilità nei meccanismi dell'attenzione e quindi della performance. Non a caso, i dati della letteratura hanno individuato nello stress e nell'eccessiva sonnolenza le maggiori cause di un comportamento alla guida non sicuro con conseguente aumentato rischio di incidenti stradali. Numerose indagini supportano con crescente evidenza come lo stress nella guida contribuisca in modo sostanziale agli incidenti stradali dei veicoli commerciali ^[1].

La particolarità delle condizioni di lavoro degli autotrasportatori rispetto ad altre categorie di lavoratori è determinata da alcune problematiche connesse in maniera specifica con le caratteristiche e le tipologie del compito:

- elevata attenzione richiesta
- responsabilità per l'integrità delle merci trasportate
- l'incessante pressione del tempo
- il forte condizionamento delle variabili esterne (meteo, traffico, tipologia del mezzo, percorso ecc.)

Sebbene gli "autisti" possano essere ritenuti "padroni del loro mezzo", il loro potere discrezionale risulta fortemente condizionato dalle suddette problematiche e uno dei modelli molto utilizzati per valutare il benessere psicologico dei lavoratori (*Job Demand/Control*), indica il lavoro del conducente di mezzi stradali come ad alto carico ma con basso controllo: tale condizione, caratterizzata quindi da elevate richieste lavorative e basso controllo decisionale da parte dei lavoratori può facilmente determinare livelli di rischio rilevante da stress lavoro correlato.

Il Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 ha introdotto l'obbligo della valutazione dei rischi collegati allo *stress lavoro-correlato* che deve far parte integrante della più estesa valutazione di rischi contenuta nell'apposito documento (DVR). La stessa deve essere effettuata nel rispetto delle indicazioni elaborate dalla

^[1] *Linee Guida per la valutazione del rischio e la sorveglianza sanitaria nel settore dei trasporti terrestri*, Società Italiana di Medicina del lavoro e Igiene industriale, 2013

Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro e contenute in una lettera circolare a cura del Ministero del Lavoro, alle quali è quindi opportuno fare riferimento.

Come individuare ed affrontare lo stress lavoro correlato

Vengono di seguito fornite alcune ulteriori indicazioni prodotte dall'Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro (UOPSAL) che riteniamo utili per affrontare e gestire il problema dello stress lavoro correlato.

- *Fare riferimento puntuale* alle finalità dell'Accordo Europeo richiamato dallo stesso D.Lgs 81/08, che – con l'obiettivo di «identificare, prevenire o gestire i problemi derivanti dallo stress da lavoro» – intende:
 - «aumentare la consapevolezza e la comprensione degli imprenditori, dei lavoratori e dei loro rappresentanti sullo stress da lavoro»;
 - «portare la loro attenzione sui segnali che possono indicare problemi relativi allo stress da lavoro».
- *Scegliere strumenti di valutazione* nell'applicazione dei molteplici schemi disponibili che tengano conto soprattutto delle caratteristiche dell'azienda, dei rischi effettivamente presenti, della validazione scientifica delle procedure, dell'idoneità professionale dei soggetti incaricati, della rispondenza ai fini della legge ecc.
- *Calibrare l'approccio alla valutazione* del rischio alle dimensioni dell'azienda e del problema, in considerazione – ad esempio – della presenza di oggettive situazioni di rischio (lavoro a turni, condizioni di lavoro difficile, carichi e ritmi di lavoro elevati, guida continuativa di automezzi, precarietà ecc.) oppure della positività di indicatori indiretti (assenteismo, conflittualità, turn-over elevato, errori ed incidenti ecc.).
- *Richiedere la partecipazione e la collaborazione dei lavoratori*, indipendentemente dalle modalità scelte e dai soggetti incaricati, anche attraverso i loro Rappresentanti per la sicurezza (RLS), oltre a quella del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), del Medico competente e degli altri soggetti della prevenzione in azienda.
- *Richiedere al medico competente un fattivo contributo* in questa come nelle altre fasi della valutazione e della gestione del rischio da stress ed eventualmente instaurare collaborazioni efficaci con altre specifiche figure professionali qualora la situazione lo renda necessario.

Elementi per la valutazione

Di seguito vengono indicati i principali aspetti che al fine di una corretta valutazione del rischio da incidente stradale devono essere tenuti in considerazione.

- *Disponibilità di dati relativi agli eventuali incidenti stradali (con o senza infortunio) occorsi negli anni*
- *Disponibilità di casistica relativa a contravvenzioni al codice della strada elevate agli autisti*
- *Valutazione delle caratteristiche del mezzo (vetustà, caratteristiche ergonomiche, dotazione dispositivi di sicurezza, dotazione di dispositivi satellitari ecc.)*
- *Aspetti legati all'organizzazione del lavoro*
 - adeguatezza dei tempi di guida/pause
 - attività di trasporto durante il periodo notturno
 - chilometraggio giornaliero medio/entità delle distanze da percorrere
 - esistenza di procedure di lavoro in particolare riferimento a:
 - carico/scarico merci (e altri eventuali compiti) in aggiunta alla guida
 - necessità di guida in coppia
- *Aspetti connessi alla logistica*
 - tipologia delle strade percorse (strade urbane, extraurbane, autostrade) e caratteristiche delle tratte percorse (locali/regionali/nazionali)
 - caratteristiche del traffico e delle condizioni atmosferiche
- *Aspetti comportamentali*
 - legati a condizioni patologiche insorte o preesistenti
 - legati all'attitudine al rischio
 - legati all'inadeguato utilizzo degli strumenti di comunicazione disponibili in cabina (telefoni cellulari, PC, stampanti, fax)
 - legati all'assunzione di alcolici anche prima della guida e durante i pasti
 - legati all'assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti
- *Aspetti legati alla manutenzione del mezzo (Schede 1 e 2 in Schede allegate)*
- *Criticità emerse a seguito della valutazione stress lavoro correlato*

Interventi per il contenimento del rischio

Il contenimento e la riduzione del rischio si può realizzare attraverso misure di prevenzione e di protezione che, in riferimento al singolo contesto aziendale, si possono riassumere all'interno di alcuni principali ambiti ^[1].

Strategie di politica aziendale.

- Assunzione di personale conducente qualificato attraverso la verifica delle modalità di ottenimento della patente e il mantenimento, nel corso del tempo, dei requisiti di idoneità alla guida.
- Formazione dei conducenti in materia di guida sicura, verifica della sicurezza del veicolo, uso corretto dei dispositivi di sicurezza del veicolo, operazioni di carico dei veicoli in condizioni di sicurezza, gestione delle emergenze in strada.
- Promuovere politiche incentivanti per i conducenti maggiormente virtuosi nell'osservanza delle regole e delle procedure.
- Acquisto di veicoli muniti dei migliori dispositivi di sicurezza, tra cui cinture di sicurezza e airbag, divisorio di sicurezza dietro il sedile del conducente, freni dotati di sistema antibloccaggio, dispositivi di sicurezza per il carico, apparecchiature per eliminare gli angoli ciechi ecc.
- Dotazione di sistemi di sicurezza per il guidatore e per ciascun passeggero.
- Utilizzo di personale qualificato diverso dai conducenti per le operazioni di scarico, con previsione di periodi di riposo per i conducenti che invece devono caricare e guidare.
- Sviluppo di precise politiche sul controllo dell'uso e abuso di *alcol* e di altre *sostanze psicotrope o stupefacenti*.
- Adozione e certificazione di un codice di pratica dei sistemi di gestione della sicurezza e dell'autotrasporto - SSA (in Appendice: "*Codice di pratica dei sistemi di gestione della sicurezza e dell'autotrasporto – SSA*").

Procedure di lavoro e monitoraggio

- Individuazione di procedure scritte di politica di sicurezza.
- Individuazione di itinerari sicuri preferibilmente su autostrada.

^[1] OSHA. Agenzia Europea per la salute e sicurezza sul lavoro

- Definizione di orari di lavoro che consentano ai conducenti di rispettare limiti di velocità e di evitare la guida nelle ore di punta tenendo conto delle condizioni meteorologiche e di altre circostanze sfavorevoli.
- Monitoraggio e contenimento delle ore di guida entro i limiti di sicurezza raccomandati e i requisiti stabiliti per legge.
- Controllo, diretto o indiretto degli orari di guida, degli itinerari percorsi e dell'osservanza delle procedure di sicurezza.
- Verifica periodica del corretto funzionamento dei dispositivi di limitazione della velocità se in dotazione del veicolo.
- Individuazione di procedure per garantire una corretta manutenzione dei veicoli (scheda tecnica di ogni mezzo, manutenzione, interventi sul mezzo).
- Periodici incontri di informazione e aggiornamenti.
- Individuazione di procedure per uso corretto dei telefoni cellulari e di altri dispositivi di comunicazione eventualmente in dotazione.
- Adozione di carte e codici locali di sicurezza stradale o contribuire alla loro elaborazione.
- In caso di contratti di sub-trasporto, privilegiare la scelta di lavoratori autonomi (padroncini) che rispettino le regole di manutenzione del veicolo, i parametri di sicurezza, l'uso della cintura di sicurezza e siano in possesso di adeguata formazione ed esperienza.
- Verifica delle condizioni di salute e dell'idoneità lavorativa nell'affidare gli incarichi.

Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSL)

In ogni azienda, esistono rischi per la salute e la sicurezza del lavoratore che non possono essere completamente eliminati: si deve dunque operare sul concetto di riduzione del rischio, ai livelli più bassi possibili.

A tal fine, si rende necessario un impegno comune, tra direzione aziendale e lavoratori operanti all'interno della realtà aziendale di riferimento. Previsioni, queste, che trovano riscontro nell'implementazione di un Sistema di Gestione e per la Salute e la Sicurezza sul Lavoro.

Per l'adozione del Sistema, si può fra gli altri ricorrere alle Linee guida UNI INAIL, alla norma OHSAS 18001:2007 o, ancora, al documento di riferimento per il settore degli autotrasporti, allegato alla deliberazione 27 giugno 2006 a cura del Ministero dei Trasporti, il quale, individua gli indirizzi per l'adozione volontaria di un sistema di gestione della sicurezza per l'autotrasporto, finalizzato ad un'ottimizzazione del controllo dei rischi operativi (ad esempio, ma non solo, incidenti stradali), nonché al soddisfacimento dei clienti (in Appendice: *"Codice di pratica dei sistemi di gestione della sicurezza e dell'autotrasporto – SSA"*).

Peraltro, il SGSL, oltre che rappresentare lo strumento elettivo per l'abbattimento degli infortuni sul lavoro ^[2], con tutte le relative conseguenze (riduzione del premio assicurativo; riduzione dei costi diretti ed indiretti dovuto all'infortunio; miglioramento dell'immagine aziendale; ecc.), ritrae lo strumento ottimale per gestire l'azienda in termini di efficienza, favorendone la sua competitività nel mercato del lavoro.

Inoltre, qualora adottato secondo l'art. 30 del Decreto n. 81/2008, può rendersi funzionale all'ente/azienda per esimerlo da responsabilità amministrativa dipendente da reato, evitando, in tal modo, le possibili, relative, sanzioni.

Diviene intuitiva la considerazione del fatto che anche il lavoratore ne trarrebbe evidenti vantaggi: lavorare in maggior sicurezza con relativa diminuzione degli infortuni e delle malattie professionali, e, pertanto, una partecipazione sempre più attiva alla realtà aziendale di appartenenza.

L'assunzione dei Sistemi di Gestione è su base volontaria, ma, in sintesi, gli indubbi benefici derivanti dall'implementazione, ne rendono auspicabile una sempre maggiore adozione da parte delle imprese.

^[2] Dati INAIL. www.inail.it

L'informazione e la formazione

L'informazione e la formazione dei lavoratori è uno specifico ed oneroso obbligo per il datore di lavoro e anche per questo deve rappresentare una grande opportunità di conoscenza e crescita per il lavoratore.

Un lavoratore informato conosce bene l'ambiente in cui lavora, gli automezzi e gli impianti, le sostanze che vengono utilizzate e sa quali possono i rischi presenti. Un lavoratore formato sa anche come fare bene il proprio lavoro tutelando al contempo la salute e la sicurezza propria e degli altri.

Uno dei prerequisiti dell'informazione e della formazione è che siano adeguate anche se non sempre è facile verificare se il messaggio informativo e formativo, benché appropriato, sia stato efficace per il lavoratore. Oltre quindi alla necessità da parte del datore di lavoro di verificare periodicamente il grado di conoscenza tra i lavoratori è anche importante che il lavoratore stesso lo verifichi e faccia richiesta di integrazioni, se non si sente sicuro.

Spesso la comprensione del messaggio informativo e formativo può essere condizionato dalle numerose diversità linguistiche che sempre più si riscontrano nel mondo del lavoro. Sarà quindi importante, ed è la norma che lo prevede, tenere conto di ciò ed assicurare l'adeguatezza della formazione anche rispetto alle conoscenze linguistiche dei propri lavoratori.

Gli articoli 36 e 37 del D.Lgs. 81/08 e ss. mm. sono di riferimento per l'informazione e formazione mentre la durata, i contenuti minimi e le modalità sono stati individuati nei recenti Accordi Stato Regioni del 2012 in tema di formazione appunto.

Per gli addetti al settore autotrasporti è previsto un modulo formativo iniziale di 12 ore (4 ore di formazione generica e 8 ore di formazione specifica) essendo il settore degli autotrasporti inquadrato nel *rischio medio* e un aggiornamento di 6 ore quinquennale (anche e-learning).

Tra i contenuti del modulo è prevista la trattazione dei rischi specifici tra i quali dovrà essere compreso anche quello da *incidenti stradali*. È noto come il comportamento umano rappresenti il principale determinante degli incidenti e pertanto sarà importante garantire uno spazio adeguato agli argomenti di seguito riportati che possono incidere maggiormente ed efficacemente su tale aspetto.

Percezione del rischio stradale: tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti, statistiche sugli incidenti stradali, percentuale di automezzi pesanti/autobus coinvolti, perdite in termini umani e danni materiali ed economici.

Percezione del rischio in relazione alle proprie condizioni di salute e allo stato psicoemotivo: principi di un'alimentazione sana ed equilibrata, importanza dell'attività fisica, effetti dell'alcool, dei farmaci e di tutte le sostanze che inducono stati di alterazione; sintomi, cause ed effetti dell'affaticamento e dello stress.

Guida sicura e sicurezza stradale: rispetto del codice della strada e utilizzo corretto dei mezzi di comunicazione e di navigazione disponibili. Gestione delle emergenze e primo soccorso.

È importante considerare che il percorso formativo previsto per la certificazione della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC), benché vasto, non esonera il datore di lavoro dall'assicurare l'informazione e la formazione prevista dalle norme di sicurezza.

La consistenza del monte/ore e la completezza dei contenuti trattati rappresentano sicuramente un riferimento per la formazione e l'abilitazione per il conducente e sarà comunque importante considerare il modulo formativo obbligatorio come occasione di integrazione su aspetti non sufficientemente approfonditi caratterizzati da particolare specificità.

Il medico competente e la sorveglianza sanitaria

Ruolo del medico competente

L'attività del medico competente è attualmente caratterizzata da contenuti professionali che vanno al di là del mero assolvimento degli obblighi di sorveglianza sanitaria. Nel contesto aziendale è chiamato a svolgere un ruolo di consulente, e assieme alle varie figure coinvolte nel sistema di prevenzione aziendale può contribuire alla valutazione del rischio e all'individuazione delle misure di prevenzione.

Il suo ruolo è quindi particolarmente importante in particolare per il contributo che può fornire nella valutazione del rischio di alcuni aspetti che se non ben controllati possono incidere in maniera rilevante nel determinismo degli incidenti stradali (es. stress lavoro correlato, assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti, aspetti ergonomici ecc.).

La sua funzione assume inoltre una valenza particolare nel promuovere all'interno del luogo di lavoro programmi di promozione della salute che possono contribuire al benessere aziendale e risultare quindi utili supporti per accompagnare strategie di prevenzione efficaci, anche degli incidenti stradali.

È noto, infatti, che l'ambito della promozione della salute ha come principale obiettivo quello di prevenire e cambiare alcuni comportamenti che spesso si riscontrano frequentemente nelle principali dinamiche degli incidenti (vedi anche capitolo sulla promozione).

Contenuti e significato della sorveglianza sanitaria

Le condizioni psico-fisiche, ma anche emotive, dei conducenti di automezzi pesanti in particolare, ma non solo, possono di per sé rappresentare un importante determinante di incidenti stradali.

I criteri che normalmente vengono utilizzati per esprimere il giudizio di idoneità (validità biologica, capacità, abilità, attitudini) devono essere utilizzati in questo comparto con particolare perizia, in quanto trattasi di criteri che hanno come obiettivo non solo la salute e sicurezza dei lavoratori ma anche la tutela di terzi.

Per la finalità della sorveglianza sanitaria i rischi per la salute e la sicurezza dei lavoratori del settore del trasporto stradale sono in genere ben conosciuti e controllati. Alcuni di questi (rumore e vibrazioni in particolare) tipici del comparto, non costituiscono una particolare criticità sia per la possibilità di un agevole approccio clinico/diagnostico che consente di riconoscere eventuali danni in fasi precoci che per l'efficacia delle misure di contenimento.

Alcuni problemi possono tuttavia essere riscontrati in relazione al rischio ergonomico o biomeccanico in quanto, benché anche in questo caso si siano fatti dei notevoli passi per migliorare il posto di guida dell'automezzo, contenendo notevolmente la parte dinamica del rischio (vibrazioni, movimenti ripetuti, e postura) rimane tuttavia una quota di rischio controllabile solo con l'adozione di adeguate misure di tipo organizzativo.

Ad esempio l'assunzione di una postura, benché corretta, ma mantenuta nel tempo in maniera prolungata, può creare comunque condizioni di affaticamento alle strutture osteo/muscolo/tendinee: rachide e ginocchia in particolare ne possono risentire causando peraltro anche problemi di efficienza funzionale durante la guida.

Un ulteriore problema è rappresentato dalla valutazione dell'idoneità alla guida. La sorveglianza sanitaria può rappresentare un utile ed ulteriore strumento di monitoraggio che permette di evidenziare nel tempo l'insorgenza imprevedibile ed indesiderata di patologie che possono essere di pregiudizio per la guida, soprattutto se di veicoli pesanti (ad esempio problemi cardiaci e visivi in primis).

Le visite preventive, periodiche e al cambio di mansione «sono altresì finalizzate alla verifica di assenza di condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti». Il monitoraggio di questi due aspetti di rischio riveste ovviamente particolare importanza in quanto è noto come l'assunzione di sostanze possa alterare in maniera determinante le condizioni psicofisiche del conducente rendendole del tutto inadeguate alla guida di *qualsiasi veicolo*.

Differentemente da quanto previsto per il rischio da sostanze stupefacenti che prevede l'attivazione di una sorveglianza sanitaria "ad hoc" (Intesa, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131), per quanto riguarda l'alcool, non esiste di norma un'attivazione diretta della sorveglianza sanitaria; la stessa può essere finalizzata anche alla verifica di «assenza di condizioni di alcol dipendenza» (art. 41, comma 4 D.Lgs 81/08), qualora i lavoratori siano sottoposti ad accertamenti sanitari previsti per altri rischi e in tal caso sono da intendersi estesamente come indagini volte ad escludere condizioni di consumo alcolico, anche non abituale, che potrebbero comportare rischi sul lavoro.

Il problema dell'alcol e dei controlli

L'introduzione della possibilità dei controlli alcolimetrici ha rappresentato una novità assoluta nel panorama normativo di sicurezza sul lavoro ma sarebbe fuorviante ritenere che l'uso dell'alcoltest possa essere uno strumento della sorveglianza sanitaria.

L'alcoltest produce un indicatore di assunzione recente, i cui valori - per la sua correlazione con i livelli ematici di alcol - dipendono dalle quantità assunte, dal tempo intercorso dall'assunzione e dalle condizioni individuali di metabolismo, pur tenuto conto di alcune possibili e riconosciute interferenze.

Il test può quindi essere utile a complemento della clinica ma non indispensabile, in particolare se non vi siano controversie rispetto ad una diagnosi clinica. Per tale motivo se ne raccomanda comunque un uso mirato e ben ponderato. La legge indica che possano effettuare i controlli alcolimetrici il medico competente e i medici del lavoro dei servizi delle ASL: il loro impiego è una facoltà e non è prevista alcuna obbligatorietà o periodicità.

La decisione dell'impiego dell'alcoltest è prerogativa unicamente del medico competente o dell'organo di vigilanza, all'interno delle finalità di sicurezza dell'art. 15 della L. 125/01. Il medico, nella sua decisione, si avvale delle informazioni disponibili ed anche di eventuali segnalazioni del datore di lavoro o di altri soggetti aziendali delegati, opportunamente vagliate.

Tuttavia il controllo alcolimetrico non è da ritenersi particolarmente indicato per le finalità della sorveglianza sanitaria, mentre potrebbe diventare un efficace strumento utilizzabile in programmi di *promozione e sensibilizzazione* e gestito dal medico competente. Infatti, sia per il medico competente che per i medici dei servizi delle Aziende Sanitarie (UOPSAL, per la provincia di Trento), l'alcoltest può essere uno strumento da utilizzare - con il consenso informato - all'interno di programmi di conoscenza, sensibilizzazione e di promozione della salute. In questi casi, l'impiego del test, soprattutto grazie al suo effetto deterrente in un quadro volto ad evitare il consumo di bevande alcoliche nel lavoro, può essere particolarmente utile per chi svolge mansioni a rischio (ved. Accordo Stato-Regioni del 16 marzo 2006, n. 2540) tra le quali rientra a pieno titolo la guida professionale di automezzi pesanti e per le quali non è ammessa alcuna presenza di alcol nel sangue (*indice alcolemico pari a zero*).

Richiesta di accertamenti da parte del datore di lavoro

Il datore di lavoro è legittimato e tenuto a segnalare al medico competente eventuali problemi legati all'uso di alcol, quando questo sia finalizzato a garantire la sicurezza sul lavoro e al rispetto dell'art. 18 comma 1 lettera c («nell'affidare i compiti ai lavoratori, [il datore di lavoro deve] tenere conto delle capacità e delle condizioni degli stessi in rapporto alla loro salute e alla sicurezza»).

Non è legittimo invece che il datore chieda di sottoporre ad alcoltest il lavoratore: spetterà al medico integrare le informazioni del datore di lavoro con altre di diversa natura (anamnesi, clinica, colloqui ecc.) per decidere se e quali strategie preventive adottare e se siano necessari accertamenti, tra cui l'alcoltest.

Condizioni di rischio presenti nell'attività lavorativa degli autisti di automezzi che possono necessitare dell'attivazione della sorveglianza sanitaria

- rumore e vibrazioni
- postura seduta prolungata
- microclima sfavorevole
- inquinanti del traffico urbano
- stress psicofisico, insito nell'espletamento della guida professionale (per attenzione prolungata necessaria, orari e ritmi di lavoro, lavoro in solitudine, traffico, tempistica di consegna, irregolarità nell'assunzione dei pasti, etc.), ma anche derivato dall'eventuale presenza di lavoro notturno
- eventuale rischio chimico e/o rischio biologico, in base alle caratteristiche delle merci trasportate
- condizioni di salute specifiche del lavoratore che possono costituire ulteriore rischio nel caso di sofferenza per la vista, l'udito, protesi articolari, apnee notturne, obesità, diabete, malattie cardiovascolari;

PS. alcune patologie sono considerate anche ai fini della idoneità alla guida; il Medico Competente all'atto della visita può identificare in anamnesi eventuali condizioni patologiche attraverso disamina della patente, nella quale sono riportate le relative restrizioni.

La promozione della salute e gli incidenti stradali

La promozione della salute sul luogo di lavoro può essere definita come l'insieme degli sforzi dei datori di lavoro, dei lavoratori e della società al fine di migliorare la salute e il benessere delle persone sul luogo di lavoro. Gli interventi di promozione della salute mirano a far cambiare dei comportamenti riconosciuti come dannosi a favore di comportamenti sicuri o benefici per la salute. I comportamenti degli individui sono largamente condizionati dall'atteggiamento della società e dalle condizioni dell'ambiente in cui vivono e quindi è evidente come l'ambiente di lavoro possa rappresentare un contesto ideale ed efficace a perseguire obiettivi di salute.

Lo sviluppo di programmi di promozione della salute all'interno delle aziende deve entrare a pieno titolo nella strategia di prevenzione in quanto è ormai noto come in alcuni settori in particolare, il cambiamento di determinati comportamenti da parte dei lavoratori si rifletta positivamente su una serie di aspetti che per l'azienda si tramutano spesso in risparmio di costi. È dimostrato che agire sul comportamento, possa contribuire al contenimento delle malattie professionali e alla riduzione del rischio di incidenti e infortuni sul lavoro, con riflessi positivi sull'assenteismo, sulla produttività e sul clima aziendale.

È stato inoltre dimostrato che, prevenendo ad esempio una malattia professionale o un infortunio, i vantaggi per l'azienda possono tradursi in un risparmio economico di decine di migliaia di euro, costo grezzo stimato per sostenere le spese amministrative di una pratica ^[1].

Migliorare gli stili di vita rappresenta quindi un valore aggiunto anche per la prevenzione degli incidenti stradali e un programma di promozione della salute sul luogo di lavoro in tale senso può diventare un importante fattore complementare a una corretta gestione del rischio.

Come precedentemente riportato, un importante ruolo nel proporre e definire programmi di promozione della salute può essere svolto dal medico competente. La sua collaborazione sia nell'attuare che nel valorizzare programmi volontari di promozione della salute all'interno dell'azienda è peraltro richiamata quale obbligo espressamente previsto dall'attuale normativa.

^[1] www.dors.it

I problemi di salute più comuni riferiti dai conducenti sono mal di schiena, sovrappeso, malattie cardiovascolari e respiratorie e stress da lavoro. È stato riscontrato che questi problemi sono legati a fattori relativi all'ambiente di lavoro (come la scarsa organizzazione dell'attività) e alle condizioni di lavoro (lavoro statico) nonché a fattori di rischio individuali (mancanza di esercizio fisico, dieta scorretta, abuso di alcool, fumo, età e malattie preesistenti).

In relazione a questi problemi gli ambiti e i comportamenti a rischio sui quali attività di promozione della salute possono risultare efficaci, sono:

<i>alimentazione inappropriata</i>	sonnolenza, obesità, disturbi del sonno
<i>assunzione di sostanze</i>	sonnolenza, disattenzione, scarsa percezione del rischio, diminuzione della performance visiva e motoria
<i>utilizzo inappropriato di apparecchiature di comunicazione</i>	distrazione, scarsa percezione del rischio, diminuzione dell'attenzione
<i>stress/consapevolezza e controllo</i>	ansia, nervosismo, scarsa percezione del rischio, diminuzione dell'attenzione, somatizzazioni

La Scheda 6: "Alcune regole per guidare... in sicurezza!" (Schede allegate) fornisce al conducente alcune semplici regole e principi generali di comportamento per contribuire a garantire un'alimentazione adeguata e buone *performance* di guida.

La gestione del primo soccorso

La gestione del primo soccorso fa riferimento all'art. 45 del Decreto legislativo 81/08 che individua il Decreto ministeriale 15 luglio 2003, n.388 come lo strumento operativo per la sua realizzazione in azienda. Quest'ultimo classifica le aziende in base alle dimensioni ed alla tipologia di rischio, indicando le attrezzature minime di primo soccorso che devono essere messe a disposizione dei lavoratori e i contenuti minimi della formazione dei lavoratori designati.

Nel Decreto inoltre è risaltato il principio di modulare l'organizzazione degli interventi in situazioni di emergenza sanitaria secondo le diverse realtà aziendali (tipo di attività svolta, il numero di lavoratori ed i fattori di rischio).

L'organizzazione del pronto soccorso aziendale è "modulata" sulla base di tre diverse categorie individuate (gruppi A, B e C). L'appartenenza di un'azienda o di un'unità produttiva ad un gruppo si riflette sulla dotazione minima delle attrezzature, sulla formazione richiesta agli addetti e sui doveri di comunicazione da effettuare al servizio sanitario regionale (SSR).

Le aziende che operano nei settori del trasporto con un numero superiore a cinque dipendenti sono classificate in genere nel gruppo A in quanto rientrano nel gruppo tariffario INAIL con indice superiore a 4. Le aziende appartenenti a tale gruppo, oltre a dover attivare misure di prevenzione più rilevanti sono anche soggette ad inviare la comunicazione all'azienda sanitaria di riferimento territoriale (UOPSAL) per la predisposizione degli interventi di emergenza.

In relazione a tale adempimento può essere importante, anche al fine della gestione degli incidenti stradali, realizzare nell'ambito della valutazione dei rischi una procedura interna che indichi compiti, ruoli e comportamenti che ogni lavoratore deve tenere al verificarsi di una situazione di emergenza e, nello specifico, in relazione all'eventualità che si possa verificare un incidente stradale.

Nel caso di incidente stradale, la gestione delle fasi di primo soccorso da parte dell'autista di automezzi è particolarmente delicata in quanto può richiedere da parte sua un approccio complesso non solo per gli aspetti che riguardano l'intervento sanitario (su di sé e sugli altri) ma anche per quanto riguarda le azioni necessarie alla prevenzione di altri incidenti. Quest'ultimi sono spesso causa di ulteriori conseguenze evitabili se vengono attivate corrette e tempestive procedure organizzative da parte dei soggetti coinvolti.

Tale aspetto oltre ad essere quindi affrontato a livello di gestione della valutazione del rischio dovrà essere necessariamente approfondito anche a livello informativo e formativo.

Se da una parte l'obbligo formativo è previsto solo per personale che all'interno di un'azienda è individuato quale addetto al primo soccorso (modulato a seconda del gruppo di appartenenza dell'azienda in 16 ore o 12 ore) è anche vero che proprio per le motivazioni in parte sopra espresse e riferibili alla particolare ed "isolata" condizione dell'autista dell'automezzo coinvolto in un incidente, possa essere comunque previsto nella formazione obbligatoria un modulo formativo. I contenuti dovrebbero riguardare in maniera specifica sia gli aspetti sanitari (manovre di primo soccorso su di sé e su gli altri) sia quelli di tipo procedurale ed organizzativo (protezione e autoprotezione da altri incidenti e da infezioni in caso di intervento sulla scena).

Per quanto riguarda la dotazione di attrezzatura per il primo soccorso, al di là che l'automezzo possa essere considerato o meno luogo di lavoro e quindi oggetto di precise previsioni di legge, dotare il mezzo di un pacchetto contenente il materiale e i presidi necessari per consentire all'autista di affrontare preliminarmente le situazioni di primo soccorso da lui gestibili, è quanto mai opportuno. Anche a tal fine potrà essere utile il coinvolgimento del medico competente per valutare l'adeguatezza del contenuto e eventualmente integrarlo a seconda delle esigenze e delle circostanze che potranno essere ipotizzate in relazione all'assegnazione dei percorsi di viaggio programmati. L'eventuale dotazione di materiale dovrà essere accompagnata da un'adeguata azione informativa sul tipo e modalità di utilizzo dei contenuti del pacchetto.

Bibliografia essenziale

Normativa

Decreto Legislativo del 9 aprile 2008, n. 81 - Testo Unico sulla salute e sicurezza sul lavoro. Gazzetta Ufficiale n. 101 del 30 aprile 2008 - Suppl. Ordinario n. 108.

Accordo Stato Regioni per la formazione ai sensi art. 37, comma 2 del D.Lgs. 81/08.

Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano Provv. 16-3-2006 n. 2540. *Intesa in materia di individuazione delle attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro ovvero per la sicurezza, l'incolumità o la salute di terzi ai fini del divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche, ai sensi dell'art. 15 della legge 30 marzo 2001, n. 125.*

Documentazione

Provincia Autonoma di Trento – Centro Provinciale per la Sicurezza Stradale. *MITRIS - Metodi informatici predittivi per la mitigazione del rischio da incidenti stradali.* Relazione scientifica finale del progetto ministeriale, febbraio 2004
<http://www.mitris.provincia.tn.it>

Ania – Fondazione per la sicurezza stradale. Le compagnie di assicurazione per tutelare la vita e prevenire gli incidenti stradali. *Progetto "Sicurezza nel trasporto pesante"*. Workshop, Modena, 7 ottobre 2010.

MG Bosco, A. D'Astolfo – SpreSAL ASL RM/B e ASL RM/C. *La strada come ambiente di lavoro: un percorso complesso.* Workshop, Modena, 7 ottobre 2010.

Linee Guida per la valutazione del rischio e la sorveglianza sanitaria nel settore dei trasporti terrestri. Società Italiana di Medicina del lavoro e Igiene industriale, 2013.

Linee di indirizzo per la protezione dei lavoratori nel comparto trasporto su strada. Dipartimento di Prevenzione, Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro, Azienda Sanitaria Locale di Roma (RM B, RM C, RM H), 2009.

La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Atti della Convention " Ambiente Lavoro". Modena, ottobre 2010.

Sitografia

Agenzia Europea per la Sicurezza e la Salute sul lavoro

Factsheet 98 – Gestione dei Rischi per Gli autisti addetti al Trasporto stradale: casi di Buone Pratiche – 11/05/2011

<http://osha.europa.eu/it/publications/factsheets/98/view>

Factsheet 97 – Comunicare il messaggio Promuovere attraverso campagne informative la SSL nel settore del trasporto stradale – 11/05/2011

<http://osha.europa.eu/it/publications/factsheets/97/view>

Managing risks to drivers in road transport – 11/05/2011

http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE-11002ENN/view

A review of accidents and injuries to road transport drivers – 11/05/2011

http://osha.europa.eu/en/publications/literature_reviews/Road-transport-accidents.pdf/view

Maintenance and work-related road safety – 13/07/2011

<http://osha.europa.eu/en/publications/e-facts/e-fact-56-maintenance-and-work-related-road-safety>

OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – an overview – 28/03/2011

http://osha.europa.eu/en/publications/reports/transport-sector_TERO-10001ENC

E-fact 47: La promozione della salute nel settore dei trasporti – 22/01/2010

<http://osha.europa.eu/it/publications/e-facts/efact47/view>

Appendice

Procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi di cui all'art. 29, comma 5 del D.Lgs. 81/08 e ss. mm.

VALUTAZIONE DEI RISCHI E MISURE DI PREVENZIONE E PROTEZIONE ADOTTATE				
1	2	3	4	5
Area/Reparto Luogo di lavoro	Mansioni/ Postazioni	Pericoli che determinano rischi per la sa- lute e sicurezza	Eventuali strumenti di supporto	Misure attuare
STRADA: Urbana Extraurbana Autostrada	Camionista Tipologia dei veicoli (cassonato, pianale, cisterna, bisarca, etc.)	Distanza da percor- rere Tipologia della strada Condizioni manto stradale Traffico elevato Situazione atmosfe- rica Carico/scarico merci Mancanza di pause Lavoro notturno/a turni Postura obbligata protratta Patologia insorta/ preesistente Alcool/stupefacenti/ farmaci Alimentazione inap- propriata Disattenzione Eccessiva velocità Distanza di sicurezza inadeguata Stress lavoro-corre- lato Scarsa manutenzione del mezzo Ribaltamento Sversamento di so- stanze Perdita del carico	Navigatore Cronotachigrafo Apparecchiature di comunicazione Registro infortuni Registro delle con- travvenzioni al codi- ce stradale	Organizzazione turni di lavoro Controllo cronota- chigrafo Formazione/informa- zione Verifica standardiz- zata degli incidenti stradali (anche senza infortunio) Manutenzione pro- grammata e verifica dei dispositivi di se- gnalazione e sicurez- za del mezzo Procedure di lavoro (carico/scarico mer- ci) Sorveglianza sani- taria

Procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi di cui all'art. 29, comma 5 del D.Lgs. 81/08 e ss. mm.

PROGRAMMA DI MIGLIORAMENTO		
6	7	8
Misure di miglioramento da adottare Tipologie di Misure Prev./Prot.	Incaricati della realizzazione	Data di attuazione delle misure di miglioramento
Pianificazione dei percorsi privilegiando le tratte autostradali Procedure da adottare in caso di incidente stradale Programma di informazione/formazione specifico sui rischi da incidente stradale Adozione/implementazione di un sistema di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro (SGSL) Adozione di programmi di promozione della salute Registrazione puntuale degli interventi di manutenzione e verifica del mezzo	Datore di lavoro Preposto RSPP RLS Medico Competente Lavoratori	

CODICE DI PRATICA DEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA E DELL'AUTOTRASPORTO (SSA)

Allegato alla deliberazione 27 giugno 2006 a cura del Ministero dei Trasporti

1. Premessa

Scopo del presente documento è quello di fornire i requisiti per un sistema di gestione della sicurezza per l'autotrasporto (d'ora in poi SSA) per consentire ad un vettore di controllare i suoi rischi operativi (ad esempio, ma non solo, incidenti stradali) e di soddisfare le richieste dei clienti.

Il presente codice è finalizzato alla messa in sicurezza dei servizi e, pertanto, alla certificazione di qualità di quelle aziende che operano nei settori delle merci pericolose, derrate deperibili, rifiuti industriali e dei prodotti farmaceutici.

L'SSA è un riferimento tecnico/operativo per le imprese che esercitano attività di autotrasporto su gomma nei quattro settori di cui all'art. 9 del decreto legislativo n. 284/2005 e che intendono organizzarsi con un sistema di gestione della sicurezza con la finalità di conseguire anche la «Certificazione di conformità» al codice.

Il presente codice può essere applicato a qualsiasi vettore che desideri realizzare un sistema di gestione della sicurezza dell'autotrasporto per:

- 1) eliminare o ridurre il rischio per gli autisti e per le parti interessate che possano risultare esposti ai rischi dell'autotrasporto;
- 2) andare incontro ai clienti nella soddisfazione desiderata, poiché la sicurezza è considerata come un requisito implicito desiderato dalla clientela;
- 3) attuare, mantenere e migliorare continuamente un sistema di gestione della sicurezza nelle aziende, avendo a riferimento uno strumento di riferimento (il codice).

2. Elementi essenziali del codice di pratica in un sistema (SSA)

Il vettore deve stabilire, documentare e mettere in atto un sistema di gestione della sicurezza allo scopo di assicurare che i servizi forniti siano conformi ai requisiti specificati dal cliente e ai requisiti cogenti previsti dalla normativa vigente.

2.1. Manuale

Il vettore deve predisporre il manuale per il sistema di gestione della sicurezza del trasporto che soddisfi i requisiti di questo codice; il manuale deve definire la politica della sicurezza, deve comprendere o fare riferimento alle procedure del

sistema e deve indicare la struttura della documentazione utilizzata nel sistema di gestione.

2.2. Procedure del sistema di gestione per la sicurezza dell'autotrasporto

Il vettore deve:

- predisporre procedure documentate coerenti con i requisiti della legislazione e dei regolamenti applicabili con il codice.
- implementare efficacemente il sistema di gestione per la sicurezza e le sue procedure documentate.

L'ampiezza e il dettaglio delle procedure che fanno parte del sistema di gestione per la sicurezza dell'autotrasporto devono essere correlate alla complessità dell'attività, ai metodi utilizzati e alla competenza del personale addetto allo svolgimento delle attività.

2.3. Politica del sistema di gestione per la sicurezza dei trasporti

La direzione definisce e documenta la politica del «Vettore» in merito alla sicurezza del trasporto delle merci.

La politica comprende gli obiettivi e l'impegno per la sicurezza del trasporto, la qualità del servizio ed il loro miglioramento continuo ed è finalizzato al soddisfacimento delle esigenze e delle aspettative dei clienti e delle parti interessate, nonché al rispetto di ogni specifica norma che riguarderà la tipologia dei trasporti effettuata. Il vettore assicura che sia nota, comunicata, compresa, implementata e sostenuta a tutti i livelli all'interno dell'organizzazione.

2.4. Responsabilità e autorità

Devono essere definite e documentate le responsabilità, autorità ed interrelazioni del personale che gestisce, esegue e verifica le attività afferenti alla sicurezza del trasporto; in particolare per il personale che necessita di autonomia organizzativa ed autorità per:

- attivare azioni dirette a prevenire il verificarsi di sinistri e di altri incidenti relativi alla sicurezza del trasporto merci, rifiuti, merci pericolose, farmaci o alimentari;
- attivare azioni atte a prevenire non conformità riferite alla sicurezza del trasporto e ad attivare processi e sistemi per raggiungere un alto livello di sicurezza del trasporto e qualità del servizio;
- documentare e registrare ogni problema afferente alla sicurezza del trasporto delle merci ed alla sicurezza operativa dei veicoli;
- attivare, raccomandare o fornire soluzioni attraverso canali definiti; verificare l'implementazione delle soluzioni e valutare con continuità il miglioramento;
- controllare le attività, la sicurezza del trasporto delle merci, l'utilizzo dei veicoli nel programma di trasporto e le attrezzature fino all'eliminazione di ogni carenza o condizione insoddisfacente.

2.5. Documenti organizzativi

Il vettore deve predisporre uno schema organizzativo (organigramma), accompagnato da documenti formali (es. mansionari) con i quali vengono definite le responsabilità, l'autorità delle persone indicate nello schema organizzativo. Ogni vettore definisce all'interno dell'organigramma aziendali le figure responsabili ed i loro compiti: ad es. presidenti, amministratore, responsabile della sicurezza, responsabili di funzione, responsabili operativi, ecc.

2.6. Risorse

Il vettore deve mettere a disposizione risorse idonee per attuare e tenere aggiornato il sistema di gestione della sicurezza del trasporto, migliorandone l'efficacia. Il vettore deve identificare e fornire risorse di personale addestrato per la gestione, l'erogazione del servizio e la verifica delle attività, compresi gli audit annuali interni sulla gestione del sistema di gestione della sicurezza del trasporto del vettore.

2.7. Rappresentante della direzione

La direzione, che ha la responsabilità esecutiva, deve nominare un rappresentante che, oltre alle altre mansioni, abbia autorità per:

- assicurare che sia istituito, messo in atto e mantenuto attivo un sistema di gestione della sicurezza dell'autotrasporto conforme al codice;
- assicurare il rispetto delle prescrizioni contenute nel codice e nei documenti del sistema di gestione per la sicurezza del trasporto (manuale, procedure, istruzioni);
- riferire alla direzione, tramite apposita relazione, sull'andamento del sistema di gestione della sicurezza del trasporto espresso dagli indicatori appositamente predisposti al fine di permetterne il riesame e il miglioramento; tale relazione è la base per la valutazione della direzione dell'efficacia del sistema dei trasporti e per il suo miglioramento;
- promuovere la conoscenza dei requisiti del cliente all'interno dell'organizzazione.

Il rappresentante della direzione deve far parte della direzione aziendale e può avere anche altre responsabilità purché non in contrasto con le responsabilità assegnategli per il sistema; in piccole organizzazioni, il rappresentante della direzione può coincidere con il titolare.

2.8. Pianificazione

Il vettore deve predisporre e mettere in atto le procedure documentate per individuare ed avere accesso ai requisiti legali e di altro genere che riguardano e sono applicabili al sistema di gestione della sicurezza del trasporto. Il vettore deve mantenere aggiornate queste informazioni e comunicarle ai dipendenti e alle parti interessate.

2.9. Piano di sicurezza del trasporto

Il vettore deve tenere in considerazione le seguenti attività, ove opportuno, allo scopo di soddisfare i requisiti specificati per il servizio di trasporto:

- l'identificazione e l'acquisizione di tutte le autorizzazioni, i permessi, le assicurazioni, le attrezzature, i controlli, i processi, i veicoli, le apparecchiature (compresi strumenti di prova e collaudo), le risorse e le competenze che possono essere necessarie per il raggiungimento dei livelli di sicurezza individuati dagli obiettivi del sistema di gestione;
- l'assicurazione della corrispondenza della manutenzione del veicolo, delle procedure di prova e collaudo e dell'addestramento con la documentazione applicabile;
- l'aggiornamento, quando necessario, dell'addestramento, della manutenzione, delle prove, dei collaudi, incluso lo sviluppo e l'acquisizione di nuovi strumenti;
- l'identificazione e l'attuazione delle disposizioni per la misurazione, il monitoraggio e le conseguenti azioni da compiere per assicurare che i processi di sicurezza siano effettivamente operativi e conformi ai requisiti del cliente;
- l'identificazione e l'opportuna verifica dei cambiamenti e/o delle modifiche sostanziali ai processi e/o del sistema di gestione;
- l'identificazione di tutti gli indicatori di prestazione della sicurezza del trasporto e la definizione degli obiettivi specifici del vettore rispetto a questi indicatori;
- l'identificazione e la conservazione di tutte le registrazioni.
- l'identificazione di tutti gli elementi di controllo riferiti all'area fornitori e le relative valutazioni;
- la definizione del rappresentante della direzione per la sicurezza del trasporto;
- l'informazione e la formazione del personale, in modo da evitare scompensi e problemi all'integrità e all'efficacia del sistema di gestione.

Per servizi particolari e specifici, resi al di fuori degli standard aziendali, il vettore dovrebbe predisporre una pianificazione particolare e quindi procedure specifiche che siano coerenti con il sistema di gestione della sicurezza del trasporto.

2.10. Obiettivi

Il vettore deve stabilire obiettivi documentati, per ogni funzione e ad ogni livello dell'organizzazione, relativi al sistema di gestione della sicurezza del trasporto. Ove possibile questi obiettivi devono essere quantificati. Gli obiettivi devono essere coerenti con la politica e devono includere l'impegno al miglioramento continuo. Nel definire gli obiettivi, il vettore deve prendere in considerazione:

- le prescrizioni legali e di altro genere applicabili;
- i pericoli e i rischi in tema di sicurezza e salute sul lavoro;
- le opzioni tecnologiche;
- i requisiti finanziari, commerciali e operativi;

- l'analisi degli incidenti e degli indicatori di prestazione e di sicurezza;
- i requisiti dei clienti e la valutazione della loro soddisfazione.

2.11. Personale

Il vettore deve predisporre e mettere in atto le procedure documentate per identificare le competenze e le esigenze di addestramento del personale. Inoltre deve provvedere all'erogazione dell'addestramento opportuno a tutto il personale che svolge attività relativa al sistema di gestione per la sicurezza dei trasporti. Le procedure di addestramento devono prendere in considerazione diversi livelli di responsabilità, abilità e rischio.

Le procedure devono garantire per tutti i dipendenti impiegati in ogni funzione e livello la consapevolezza in merito a:

- l'importanza di utilizzare le procedure del sistema di gestione della sicurezza del trasporto;
- le conseguenze reali e potenziali delle loro attività lavorative sulla sicurezza;
- i benefici delle migliori prestazioni personali sulla sicurezza;
- i ruoli e le responsabilità nella realizzazione della politica e nel rispetto delle procedure e dei requisiti del sistema di gestione della sicurezza del trasporto, compresi i requisiti di preparazione e risposta alle emergenze ed alle conseguenze potenziali nel caso non siano seguite specifiche procedure operative.

Il personale che svolge compiti specifici assegnati, deve essere qualificato sulla base di appropriata istruzione, addestramento, abilità ed esperienza secondo le esigenze. Il sistema di addestramento deve fornire l'aggiornamento periodico sui requisiti che necessitano di una qualificazione continua e inoltre deve garantire l'aggiornamento delle competenze del personale (es. patenti di guida, procedure di carico/scarico, guida sicura, trasporto di merci pericolose, utilizzo delle nuove attrezzature, ecc.).

Devono essere conservate adeguate registrazioni relative all'addestramento ed all'aggiornamento del personale.

2.12. Gestione del personale

Il vettore deve predisporre e mettere in atto le procedure documentate per gestire il personale che svolge attività relative al sistema di gestione della sicurezza del trasporto.

Devono essere conservate adeguate registrazioni che diano evidenza della corretta gestione del personale.

2.13. Comunicazioni interne ed esterne

Il vettore deve predisporre e mettere in atto le procedure documentate per identificare le parti interessate alle prestazioni del sistema di gestione della sicurezza del trasporto e per trasmettere adeguate comunicazioni sia ai dipendenti che alle parti interessate.

2.14. Comunicazioni interne

La diffusione degli ordini di servizio e delle comunicazioni interne al personale di volta in volta interessato, ha lo scopo di assicurare che le direttive impartite dalla direzione siano recepite ed attuate.

La direzione dovrà assicurare che sia attivato un efficace sistema di comunicazione all'interno dell'organizzazione del vettore per la circolazione delle informazioni; ciò potrà essere garantito con differenti modalità (circolari, riunioni periodiche, siti internet, ecc.): lo scopo è quello di rendere edotto ciascun collaboratore che opera all'interno del sistema delle conoscenze necessarie per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla direzione. Pertanto, sarà fondamentale la comunicazione della politica e degli obiettivi, ma anche della documentazione di sistema.

Rientrano nel presente ambito d'applicazione quelle comunicazioni che possano influire sulla valutazione dei rischi.

2.15. Comunicazioni esterne

Il vettore provvede a fornire le comunicazioni previste utilizzando adeguati canali d'informazione.

Le comunicazioni esterne possono riguardare anche la politica del vettore in merito alla gestione della sicurezza del trasporto.

Il vettore mantiene appropriate registrazioni che attestino le comunicazioni esterne avvenute in conformità ai requisiti del codice.

Devono essere gestite le comunicazioni che provengono da parti interessate esterne (pubblica amministrazione, clienti, fornitori, soci, ecc.), in particolare deve essere mantenuto l'impegno a rispondere sempre per iscritto entro un termine prefissato richiesto dal richiedente.

