

La gestione del “Rischio stradale”

Nel più generale contesto dell'infortunistica stradale, è noto che gli incidenti stradali ne costituiscono una parte rilevante. Nell'ambito degli infortuni “sulle strade”, oltre agli eventi che hanno comportato l'investimento dei lavoratori (es. durante le attività di cantieri temporanei mobili), sono da considerare quelli che hanno coinvolto lavoratori addetti alla guida di veicoli aziendali ed anche quelli che si recano sul posto di lavoro e al termine della giornata lavorativa tornano alla propria dimora (Infortuni in itinere).

I rischi legati alla guida di un autoveicolo aziendale fanno parte, a pieno titolo, dei rischi associati alla mansione lavorativa e, quindi, devono essere considerati in sede di valutazione ai sensi dell'art. 28 del D.lgs. 81/08 e s.m.i.. Sebbene non vi sia uno specifico riferimento (da notare sul tema una sentenza della Corte di Cassazione civile, Sezione Lavoro, n. 3970, del 21 aprile 1999, che aveva già evidenziato come il rischio generico della strada potesse diventare “rischio specifico di lavoro”) al datore di lavoro, in collaborazione con il Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione e il Medico Competente, spetta la redazione del Documento per la Valutazione dei Rischi (DVR) e l'identificazione del complesso delle necessarie misure di prevenzione e protezione adottate all'interno dell'azienda per garantire la sicurezza di tutti i lavoratori e le lavoratrici.

A riguardo, si rileva che quando l'utilizzo del veicolo aziendale rientra nella mansione lavorativa, ovvero è identificabile come mezzo strumentale e l'ambito stradale è identificabile come “luogo di lavoro”, in capo al datore di lavoro esiste certamente l'obbligo di garantire la corretta manutenzione del mezzo ed anche la formazione ed informazione sul rischio guida, laddove va certamente rilevato che il sistema guida vuole un equilibrio dinamico tra le diverse componenti GUIDATORE-VEICOLO-INFRASTRUTTURA. Equilibrio influenzato certamente dalle condizioni esterne (componente AMBIENTE) e, in generale, dalle scelte fatte per la pianificazione dello SPOSTAMENTO.

Questo significa tenere in considerazione l'idoneità psico – fisica del conducente, affinché sia in grado di svolgere in condizioni adeguate il proprio lavoro in modo sicuro non solo per sé stesso ma anche per le altre persone e adottare un adeguato programma di manutenzione dei veicoli, che

devono essere idonei e adatti per l'uso a cui sono destinati e, dei dispositivi di sicurezza installati sui veicoli, che devono essere correttamente conservati e gestiti.

A fronte dei dati relativi al fenomeno, da una parte la risposta legislativa si è orientata essenzialmente verso l'introduzione nel nostro ordinamento giuridico del reato di Omicidio stradale che, sulla base dei dati, non sembra tuttavia essere la risposta giusta, dall'altra ci si sta orientando verso una risposta tecnologica prevedendo l'obbligo di introdurre sistemi ADAS sui nuovi veicoli. Peraltro, la componente tecnologica, a meno che non sia spinta alla massima sofisticazione realizzando sistemi di guida completamente automatici (rispetto ai quali si stanno aprendo scenari tecnici, etici e filosofici molto complessi e oggetto di ampio dibattito tra gli esperti), il conducente del veicolo potrebbe essere portato ad abusare dei sistemi di sicurezza, affidando a loro l'intervento per correggere sempre ogni situazione. La verità, invece, è che alla base di distrazioni e incidenti in auto, c'è sempre, di fondo, il comportamento umano, che gli ADAS, per quanto tecnologicamente avanzati, difficilmente potranno sopperire in toto alle molteplici decisioni cui è chiamato il guidatore.

Tutto ciò premesso, al fine di cercare di agire concretamente sull'andamento del fenomeno infortunistico specifico, appare quindi indispensabile che tutti gli utenti della strada e, in particolare, i datori di lavoro e i responsabili aziendali, pongano specifica attenzione al tema degli spostamenti su strada e ai rischi connessi, attivando specifiche azioni che risultino efficaci e in grado di coinvolgere in modo proattivo tutti i lavoratori.

Il tema della sicurezza stradale, tuttavia, è di assoluta rilevanza, sia considerata la gravità degli esiti che tali accadimenti comportano, in termini di giornate perse e d'invalidità permanente e/o esiti infausti, sia tenuto conto che si tratta di fenomeno multifattoriale e multidisciplinare. Questo 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.

Da notare che, nonostante i dati registrati annualmente, questo aspetto trova uno scarso risalto nell'ambito del processo prevenzionistico aziendale. Infatti, è poco frequente trovare nelle aziende specifiche iniziative di formazione del personale e implementazione di sistemi organizzativi per la riduzione del rischio stradale. Nella maggior parte dei casi ci si limita alla gestione della manutenzione dei mezzi. Attività ovviamente importante cui dev'essere dedicata la necessaria attenzione ma, considerato che gli incidenti stradali che originano da cause diverse dal

comportamento individuale (es. guasti o rotture improvvise) costituiscono solo una piccola percentuale del numero totale di eventi, sarebbe maggiormente utile attuare azioni orientate direttamente verso lo stile di guida del guidatore. Questo considerato che l'abilitazione alla guida è il risultato di un processo formativo standardizzato che, peraltro, non significa necessariamente essere riusciti a preparare un soggetto a guidare coscientemente. La mancata consapevolezza che ognuno di noi è un soggetto potenzialmente a rischio d'incidente stradale, in particolare, costituisce uno degli aspetti più frequenti alla base della sottovalutazione del pericolo e del mantenimento di comportamenti di guida non sicuri.

Le aziende, devono farsi carico della gestione del "rischio incidente stradale" realizzando, per quanto in loro potere, adeguate misure di prevenzione considerato che per molti lavoratori, come già detto, il "luogo di lavoro" è rappresentato dall'ambito viabilistico.

Peraltro, sebbene la viabilità ordinaria sia caratterizzata dal fatto che questo contesto sfugge al diretto controllo del datore di lavoro, questi deve comunque realizzare idonee azioni di informazione/formazione dei lavoratori e identificare adeguate misure di prevenzione applicabili, organizzando un più generale "sistema di gestione" del rischio stradale.

A livello aziendale, quindi, oltre a costruire in azienda un sistema di gestione del "Rischio Stradale" secondo i principi della UNI ISO 39001 (standard internazionale per la gestione della sicurezza stradale), i lavoratori dovrebbero essere avviati a programmi di formazione sui principi della **Guida Difensiva**, detta anche Guida anticipante, standard per la sicurezza stradale previsto dalle ANSI/ASSE Z15.1 che definisce questo stile di guida come **il modo di "guidare in modo da salvare vite, tempo e denaro nonostante le condizioni attorno a te e le azioni degli altri"**.

Per ottenere questo risultato tale metodica, che costituisce una forma di allenamento per guidatori di veicoli a motore che va oltre la padronanza delle regole della strada e dei meccanismi di base del controllo del veicolo, si prefigge di fornire strumenti analitici che possano consentire al lavoratore di adeguare il proprio stile di guida al contesto in cui sta operando, focalizzandosi sullo sviluppo di

capacità individuali in grado d'integrare l'esperienza acquisita nel tempo dai singoli lavoratori con concetti che vanno oltre la sola conoscenza tecnica di gestione del veicolo.

Adriano Paolo Bacchetta

Coordinatore della Commissione Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro della C.R.O.I.L.

www.guidadifensiva.eu