

# La valutazione del rischio stradale sul lavoro

Ogni Datore di Lavoro deve garantire che la sicurezza e la salute dei propri lavoratori, in ciascun luogo di lavoro, siano garantite per tutte le attività e mansioni da essi svolte. E deve provvedere, a tale scopo, alla redazione del *documento di valutazione dei rischi*, come previsto dall'art. 28 del D.Lgs. 81/08.

Com'è noto, all'interno del D.Lgs. 81/08 non è presente alcun riferimento esplicito al "rischio stradale". Tuttavia, poiché una causa rilevante di morte o di infortunio sul lavoro è data proprio dagli incidenti stradali (siano essi avvenuti durante il lavoro stesso o nella fase di itinere casa-lavoro), è opportuno che i datori di lavoro e le organizzazioni aziendali rivolgano particolare attenzione alla questione degli spostamenti su strada dei propri dipendenti.

Occorre dunque effettuare la "valutazione del rischio stradale", tenendo presente che la strada è un particolare luogo di lavoro, del quale il datore di lavoro non possiede la disponibilità giuridica e non può dunque determinarne in tutto e per tutto le condizioni

per far lavorare in sicurezza i propri dipendenti. In questo contesto, occorre poi identificare l'automezzo come una attrezzatura specifica di lavoro.

## I riferimenti normativi e le linee guida

Ricordo innanzitutto che alcuni degli elementi legati al rischio stradale sono regolati da specifiche norme di legge, come ad esempio:

- il divieto di assunzione di alcool e sostanze stupefacenti (Codice della Strada, artt. 186 e 187);
- il rispetto dei limiti di velocità (Codice della Strada, artt. 141 e 142);
- il divieto di uso del cellulare alla guida (a meno di usare dispositivi in viva voce - Codice della Strada, art. 173);
- il rispetto dei tempi di guida e di riposo (Regolamento CE 561/2006, D. Lgs. n. 234/2007);
- l'obbligo di effettuazione periodica delle revisioni (Codice della Strada, art. 80).

Per quanto riguarda i fattori di rischio non

regolati da norme di legge occorre invece effettuare una specifica valutazione a cura del datore di lavoro, con riferimento alle singole mansioni individuate nell'organizzazione aziendale, ed adottare conseguentemente opportune misure di prevenzione.

Esistono varie linee guida sulla materia, redatte da organismi nazionali o internazionali. Tra le più rilevanti segnalo in particolare:

- La documentazione del progetto "PRAISE - Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees" (European Transport Safety Council, UE, 2010-in corso);
- La guida "Comprehensive Guide to Road Safety" (Network of Employers for Traffic Safety, USA, 2014);
- La guida "Driving for work - Managing work-related road safety" (Health and Safety Executive, UK, 2014)
- La guida "Le attività esterne - valutazione dei rischi per attività svolte presso terzi" (INAIL, 2014).

## Il "sistema guida"

Per capire come far diminuire gli incidenti stradali occorre però innanzitutto conoscere il "sistema guida", che consente di comprendere dove si nascondono i rischi e come intervenire per ridurli. Vediamo di cosa si tratta.

Il "sistema guida" è un sistema complesso, formato da diverse componenti. Quando siamo alla guida di un'auto (o di qualsiasi altro mezzo), istante per istante, elaboriamo le informazioni che riceviamo dall'esterno: andamento del tracciato stradale, presenza e movimento di altri veicoli o persone, risposta del veicolo, ecc. Allo stesso tempo, adeguiamo il moto del mezzo attraverso i comandi che agiscono su direzione, velocità, ecc., in modo da farlo procedere mantenendo un assetto "regolare", e quindi sicuro.

Si tratta quindi di una situazione di "equilibrio dinamico", in cui sono coinvolte tre diverse componenti: *l'uomo, il veicolo e l'infrastruttura*. L'assetto regolare e sicuro del veicolo sulla strada dipende proprio dalla conservazione di questo equilibrio dinamico, cioè dal fatto che il guidatore riesca a condurre il veicolo stesso mantenendo la corretta traiettoria di marcia in funzione di quanto detto (tracciato, presenza di altri veicoli o pedoni, ecc.). In caso di insorgenza di un problema relativo ad una qualsiasi di queste componenti, l'equilibrio in questione potrebbe rompersi, generando il rischio di incidente. Esempi di eventi che possono rompere questo equilibrio sono: un colpo di sonno (per la componente *uomo*), un guasto meccanico (per la componente *veicolo*) o una buca sulla strada (per la componente *infrastruttura*).

Per ridurre il rischio di incidente occorre dunque ridurre i tanti rischi associati ad ognuna delle componenti viste. Ma questo potrebbe ancora non bastare.

Ci sono infatti altri fattori che influenzano la sicurezza sulla strada, come quelli legati all'ambiente esterno, su cui il guidatore non può intervenire, ma dei cui effetti deve tenere conto. Provate a pensare a come variano le condizioni di sicurezza quando un certo guidatore, con la sua auto, percorre una strada che fa parte del suo spostamento abituale ma si trova in condizioni meteo proibitive: il rischio di incidente può aumentare notevolmente. La componente *ambiente* dunque costituisce un ulteriore

elemento del sistema, sulla quale, come detto, non si può intervenire.

Esiste infine una ulteriore componente, definita dalla pianificazione dello *spostamento*, sui cui elementi (es. scelta del percorso, del mezzo di trasporto, dell'orario, ecc.), se si ha la possibilità di scegliere delle alternative, è possibile intervenire in modo da ridurre notevolmente i fattori di rischio legati al viaggio. Riassumendo, il sistema guida è composto da una terna di componenti in equilibrio dinamico (*uomo-veicolo-infrastruttura*), influenzata istante per istante dalle condizioni esterne (componente *ambiente*) ed, in generale, dalle scelte fatte per la pianificazione dello *spostamento*.

Per ridurre il rischio stradale occorre dunque intervenire su ognuna delle componenti in questione (a parte *l'ambiente*, che per definizione costituisce una "condizione al contorno"), studiandone le caratteristiche ed intervenendo dove necessario per ridurre o eliminare i singoli rischi.

## Le caratteristiche del rischio stradale

Per caratterizzare il rischio stradale sul lavoro suggerisco di ragionare, come è prassi in tema di sicurezza sul lavoro, in termini di probabilità e gravità degli infortuni, per poter intervenire sulla prima con misure di prevenzione e sulla seconda con misure di protezione.

Con riferimento alla *gravità*, sappiamo bene che le conseguenze degli incidenti possono essere anche mortali. Le misure di protezione previste a bordo dei veicoli (cinture di sicurezza, airbag, ecc), pur riducendo notevolmente i danni in caso di incidente, ma non costituiscono in nessun caso garanzia assoluta di incolumità. Il valore della gravità potenziale (o del "danno") associato agli infortuni stradali, dunque, resta inevitabilmente alto, anche in presenza delle varie misure di protezione – oltretutto spesso obbligatorie – collocate a bordo dei veicoli.

In termini di *probabilità*, e considerando l'ambito lavorativo, occorre tener presente che una corretta valutazione aziendale del rischio stradale deve tener conto delle varie mansioni dei lavoratori, analizzando il rischio per ognuna di esse e ragionando sulle singole circostanze che possono influenzarlo.

In particolare, per una data mansione, suggerisco di considerare il rischio stradale *non trascurabile* se ricorre almeno una delle seguenti situazioni:

1. La mansione prevede che il lavoratore passi alla guida una parte preponderante del suo tempo di lavoro. In questo caso, infatti, aumenta il "rischio passivo", cioè quello a cui è esposto ciascuno per il solo fatto di trovarsi su strada (es. a causa dell'insorgenza della stanchezza), anche in assenza di ulteriori "fattori peggiorativi".
2. La mansione prevede l'uso di veicoli diversi dall'automobile con utilizzo esclusivo da parte del lavoratore (es. mezzi per il trasporto di merci o persone, veicoli speciali o di servizio, uso di automezzi condivisi ecc.). In questo caso il rischio è dovuto alla maggiore difficoltà del compito, richiesto dall'uso di un veicolo complesso o non abitualmente utilizzato.
3. La mansione prevede l'effettuazione di altri compiti oltre alla guida (es. ispezioni visive, comunicazioni telefoniche, ecc.). In questo caso l'aumento del rischio è legato alla distrazione derivante dall'effettuazione di compiti ulteriori oltre alla sola guida.
4. La mansione non consente di avere flessibilità nella pianificazione degli spostamenti (es. per definire adeguatamente tempi di percorrenza, percorsi, rinvii per condizioni avverse, ecc.). In questo caso il rischio può insorgere a causa della fretta, dello scarso riposo o di avverse condizioni ambientali (meteo o traffico).
5. La mansione prevede il lavoro a piedi su strade aperte al traffico (es. per attività di ispezione, raccolta rifiuti, ecc.)

Con riferimento ai lavoratori maggiormente esposti, potrebbe essere opportuno inoltre effettuare una *valutazione individuale del rischio stradale*, che tenga conto, oltre alle situazioni già descritte a livello di mansione, anche di caratteristiche fisiche e comportamentali peculiari di ogni lavoratore (es. anni di età e di guida, storia recente e passata relativa ad infrazioni al Codice della Strada, quadro clinico, ecc.).

## Cosa devono verificare il Datore di lavoro e l'RSPP

Come detto, gli infortuni sul lavoro "alla guida", o comunque su strada, possono avere

diverse cause, ed occorre dunque indagare sui "determinanti causali" degli stessi infortuni per poterli prevenire. Dal punto di vista del Datore di lavoro e del suo RSPP, varie lacune possono annidarsi nel sistema organizzativo aziendale. Riassumo di seguito le principali, con riferimento alle aree tematiche "guidatore", "veicolo" e "spostamento" (componenti su cui, come detto, l'azienda può intervenire), che vanno analizzate nel dettaglio per ogni gruppo omogeneo di lavoratori.


In base alle valutazioni effettuate secondo gli approcci descritti, è possibile per l'azienda definire le azioni da implementare in base alle situazioni riscontrate. I vari aspetti indicati nella tabella sopra riportata rappresentano infatti altrettanti ambiti di lavoro all'interno dei quali il Datore di lavoro e l'RSPP possono definire adeguate misure di prevenzione dal rischio stradale per i loro lavoratori, naturalmente differenziate a seconda dell'esposizione al rischio.

### Conclusioni

È opportuno ricordare che i rischi per la salute e la sicurezza di chi lavora su stra-

da non sono solo derivanti dagli incidenti a bordo dei veicoli. Numerose attività lavorative comportano l'esposizione a rischi particolari: dal rischio aggressione per i conducenti dei mezzi pubblici al rischio legato al trasporto delle merci pericolose; dal rischio di investimento per chi lavora (a piedi) nei servizi di igiene urbana al rischio di chi è impiegato nei cantieri stradali, e così via. In questa trattazione ho scelto di approfondire solo l'aspetto legato alla guida ed alla circolazione dei veicoli, spesso trascurato nelle valutazioni dei rischi di numerose aziende con persone che viaggiano per lavoro.

Occorre inoltre sottolineare come la valutazione del rischio stradale (e la conseguente stesura di un piano di miglioramento) sono solo un primo ma indispensabile passo, e che le aziende di dimensione medio-grande impegnate quotidianamente su strada tendono ad irrobustire la gestione di questo aspetto implementando specifiche procedure all'interno dei propri sistemi di gestione. Per le aziende che intendono seguire tale approccio, suggerisco di riferirsi ai requi-

siti dettati dallo standard internazionale ISO 39001 (principale punto di riferimento sul tema), per arrivare eventualmente anche a conseguire una certificazione del proprio sistema rispetto a tale standard. In ogni caso, al di là dell'impegno aziendale di tipo prettamente organizzativo, è fondamentale sensibilizzare i dipendenti su strada in merito all'importanza dei loro comportamenti alla guida. Ricordo che i dati statistici evidenziano infatti che oltre il 90% degli incidenti vede il comportamento umano come causa o concausa dello stesso incidente, in particolare con riferimento a situazioni quali fretta, distrazione, condizioni fisiche non adeguate, ecc. La presa di coscienza ed il senso di responsabilità da parte di ogni singolo lavoratore, sulla strada come in qualsiasi altra situazione, risultano sempre decisivi per ridurre al minimo i rischi per la salute e la sicurezza di ciascuno. 

**MARCO DE MITRI** Consulente esperto e formatore in mobilità urbana e aziendale, norma ISO 39001, rischio stradale e sicurezza sul lavoro (NIER Ingegneria SpA).  
M.DeMitri@nieriing.it

#### COMPONENTE "UOMO"

Problematica	Aspetto da verificare
Competenza	I guidatori sono competenti ed in grado di svolgere il proprio lavoro in modo sicuro per essi stessi e per le altre persone?
Addestramento	I guidatori sono addestrati in modo appropriato?
Condizioni fisiche	I guidatori sono in condizioni fisiche adeguate per guidare in sicurezza e non mettere essi stessi o altri in condizioni di rischio?

#### COMPONENTE "VEICOLO"

Problematica	Aspetto da verificare
Adeguatezza	I veicoli sono adatti per l'uso a cui sono destinati?
Condizioni	I veicoli sono mantenuti in condizioni di sicurezza adeguate?
Equipaggiamenti di sicurezza	Gli equipaggiamenti sono correttamente conservati e gestiti?
Informazioni critiche per la sicurezza	I guidatori hanno accesso alle informazioni che li aiutano a ridurre i rischi?
Ergonomia	Salute e sicurezza dei guidatori sono messe a rischio da posizioni di guida scorrette o da postura inappropriata?

#### COMPONENTE "SPOSTAMENTO"

Problematica	Aspetto da verificare
I percorsi	Si esegue una pianificazione completa dei percorsi?
La programmazione	Si programmano gli spostamenti in modo realistico?
Il tempo	Si è sicuri che il tempo stimato sia sufficiente per completare in sicurezza ogni spostamento?
La distanza	Si è sicuri che i guidatori non siano messi a rischio a causa della stanchezza data da percorrenze eccessive senza pause?
Condizioni meteo	Si è sicuri che sia data sufficiente importanza alle condizioni meteo avverse in fase di pianificazione dei viaggi?