

# LA SICUREZZA DI CHI LAVORA A PIEDI SU STRADA: SITUAZIONI DI RISCHIO E OPPORTUNITÀ

**LA SICUREZZA STRADALE NON RIGUARDA SOLO CHI SI MUOVE SU VEICOLI A MOTORE O CHI CIRCOLA A PIEDI O IN BICICLETTA. C'È ANCHE UN GRAN NUMERO DI PERSONE CHE SU STRADA CI LAVORA, A PIEDI, PER MOLTE ORE AL GIORNO. SONO MOLTE DI PIÙ DI QUANTO NON SI PENSI. E SONO PARTICOLARMENTE ESPOSTE AL RISCHIO DI INCIDENTE**

**S**i parla spesso di sicurezza stradale in ambito lavorativo, con particolare attenzione a chi guida automobili o altri veicoli per motivi di lavoro (sia in fase di itinere, cioè durante lo spostamento casa-lavoro, sia durante la giornata lavorativa vera e propria).

Non vanno però dimenticati tutti i lavoratori che si trovano a operare in strada muovendosi a piedi che non solo sono particolarmente vulnerabili ma sono anche molto esposti al rischio di essere investiti. Vediamo alcuni esempi relativi a situazioni reali, utili a comprendere l'entità del rischio e la varietà delle possibili problematiche.

## **ESEMPIO 1: CARICO/SCARICO MERCI IN AMBITO URBANO**

Un primo esempio da considerare riguarda la "banale" attività di assistenza ai conducenti di furgoni e camion che portano le merci nei negozi o nei supermercati. Escludendo i siti di grande dimensione, che dispongono di accessi e piazzali riservati e preclusi al transito di

estranei, ci troviamo spesso ad assistere ad attività di carico/scarico effettuate in ambito urbano e condotte in presenza del normale traffico cittadino. Traffico che può essere composto da persone che si muovono a piedi, in bicicletta, in monopattino, in scooter, in auto, ecc. Questa situazione, quotidianamente visibile da chiunque, non è per nulla banale, in quanto le condizioni del traffico sono variabili "per definizione".

Di conseguenza, le attività di carico/scarico, come anche le stesse manovre di accostamento dei camion, possono costituire un rischio sia per i lavoratori che attendono in strada l'arrivo del mezzo per poi eseguire lo scarico della merce (spesso con tempi contingentati), sia per gli utenti della strada (a piedi o motorizzati), che incontrano una situazione "non convenzionale" (con presenza di carichi movimentati in strada o sui marciapiedi, carreggiate parzialmente ostruite, scarsa visibilità, ecc.), e rispetto alla quale devono spesso improvvisare sul momento comportamenti e manovre.



## ESEMPIO 2: LA RACCOLTA DEI RIFIUTI E LO SPAZZAMENTO DELLE STRADE

Anche le attività di raccolta dei rifiuti e spazzamento delle strade costituiscono un ambito in cui "rischio stradale" e "rischio lavorativo" si sovrappongono. Ecco un esempio di una situazione ricorrente nel campo della raccolta dei rifiuti in ambito urbano. Ricordo quanto visto in occasione della pulizia di una vasta area cittadina al termine della giornata settimanale di mercato: alla chiusura del mercato, le strade erano chiuse al traffico con transenne, ma comunque accessibili a piedi o in bicicletta. In contemporanea con l'inizio delle operazioni di smontaggio delle attrezzature da parte degli ambulanti, iniziava l'operazione di pulizia delle strade, eseguita sia con persone a piedi, sia con mezzi speciali (spazzatrici, furgoni con cassone ribaltabile, ecc.).

Ma, nello stesso momento, entravano nella zona interdetta al traffico anche un buon numero di veicoli privati (auto, furgoni, ecc.), schivando le transenne. Si trovavano quindi, nello stesso momento e nello stesso spazio, sia gli ambulanti che stavano rimuovendo le loro strutture e ricaricando i furgoni, sia gli operatori della pulizia delle strade, sia cittadini che circolavano a piedi, in bicicletta o su mezzi a motore. Tutto questo nello stesso momento, senza che la zona fosse stata ancora "messa in sicurezza" e riconsegnata alla circolazione stradale.

Anche se questo esempio comprende elementi che non dovrebbero in teoria verificarsi (come l'invasione dell'area da parte dei veicoli privati prima della fine delle operazioni di ripristino), la situazione che ho raccontato rende l'idea del "rischio stradale" a cui si trovano esposti i lavoratori in questione.

## ESEMPIO 3: LA MANUTENZIONE DEI SOTTOSERVIZI

Consideriamo un altro esempio: quello dei lavoratori delle Aziende multiutilities che operano continuamente su strada per la manutenzione di elementi particolari quali fognature, sottoservizi, ecc..

Anche in questo caso, le attività lavorative sono spesso condotte senza interrompere la circolazione stradale ma, al limite,



riducendo la larghezza utile della carreggiata per consentire simultaneamente le operazioni di manutenzione e il fluire del traffico.

Non sono stati pochi, purtroppo, i casi di incidente avvenuti per investimento degli operai durante le fasi di lavoro o, addirittura, durante le fasi di posa della segnaletica stradale di avviso. Tale elemento ha portato, peraltro, all'emanazione di una specifica Normativa sul tema attraverso un noto Decreto del 2013 (poi aggiornato nel 2019), che regola tali attività e quelle, più in generale, effettuate a opera dei cosiddetti "movieri".

## ESEMPIO 4: L'ATTIVITÀ DEGLI "AUSILIARI DEL TRAFFICO" SULLE AUTOSTRADE

Come ultimo esempio di questo breve elenco porto quello dei lavoratori con mansione di "Ausiliario della viabilità" su strade e autostrade, alle prese con una attività particolarmente rischiosa. Tra i loro compiti, oltre a quello di "pattugliare" la rete di competenza per verificare la regolarità dell'infrastruttura e l'assenza di pericoli, c'è anche quello di intervenire tempestivamente in caso di incidente.

Infatti, nel momento in cui avviene un sinistro, gli Ausiliari sono i primi che accorrono sul posto (ancor prima delle Forze dell'Ordine e degli eventuali servizi di soccorso medico), allo scopo di "mettere in sicurezza" la circolazione, rimuovendo ad esempio eventuali detriti dalla sede stradale o collocando la segnaletica di pericolo. Questo ovviamente avviene senza preavviso, in qualsiasi condizione meteo e in presenza del normale traffico stradale o autostradale, con veicoli di ogni massa che sopravvengono a piena velocità (e ignari della situazione), mettendo potenzialmente a rischio l'incolumità degli stessi operatori.

## NORME, PROCEDURE E FORMAZIONE

Gli esempi che ho portato sono diversi, ma è possibile individuare dei tratti comuni. E comune è anche la "cornice normativa", costituita, nella sostanza, da due fondamentali e conosciuti testi di legge e da una Normativa specifica e di raccordo:

- il D.Lgs. 285/1992, Codice della Strada;
- il D.Lgs. 81/2008 "Testo Unico per la salute e la sicurezza dei lavoratori";
- il D.M. 22/01/2019 "Criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare".

Per ridurre il rischio, il mio consiglio ai responsabili della sicurezza delle Organizzazioni interessate è di intervenire con un approccio a 360°, e comunque considerando come minimo quanto segue:

- gli aspetti organizzativi (per esempio definizione di procedure, istruzioni, ecc.);
- la competenza dei lavoratori, con attività specifiche di addestramento e formazione;
- l'adeguatezza dei veicoli e delle attrezzature utilizzate;
- il coinvolgimento di tutte le "parti interessate", interne ed esterne alle stesse Organizzazioni.



È importante sottolineare che, dal punto di vista della tutela della salute e della sicurezza sul lavoro, le situazioni di rischio e le corrispondenti misure di prevenzione e protezione devono essere ben identificate dai Responsabili aziendali della sicurezza (RSPP e HSE Manager) e devono essere anche ben evidenti nel documento di valutazione dei rischi.

A tale scopo, peraltro, le Organizzazioni più strutturate (e più attente) approfondiscono il tema redigendo una specifica valutazione del rischio stradale sul lavoro.

## CONCLUSIONI

Quando si parla di incidenti stradali si tende spesso a pensare solo agli eventi che coinvolgono le persone a bordo di un'auto o comunque di un mezzo a motore, ma un gran numero di vittime si trovano su strada a piedi perché ci lavorano e che, proprio perché a piedi, erano più vulnerabili.

Come ho raccontato negli esempi riportati, le situazioni possono essere molto diverse, e non è facile dare una linea guida univoca con riferimento ai comportamenti da tenere (mi rivolgo in questo caso agli RSPP ed ai Responsabili della Sicurezza sul lavoro delle varie Organizzazioni).

Le Norme ci sono e ci aiutano (compreso il D.M. 22/01/2019): vanno studiate e applicate al proprio caso con accuratezza e raziocinio. Ma, in ogni caso, trovo fondamentale che a tutti i livelli di ogni Organizzazione debba maturare una solida "cultura della sicurezza", per aiutare le persone a comportarsi in modo attento come conseguenza della consapevolezza di un rischio, ancor prima che per l'adempimento ad un obbligo (adempimento il cui rispetto è comunque necessario).

E, naturalmente, la stessa cosa vale anche per ognuno di noi, quando ci troviamo per strada. ■

*(1) Ingegnere, Mobility Manager e Specialista in mobilità sostenibile e sicurezza stradale di NIER Ingegneria*