

**Dipartimento di prevenzione Medico**

Sede territoriale di Mantova

Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro

Protocollo: \_\_\_\_\_

Egr. Utente

**Oggetto: il caso degli infortuni stradali. Un percorso formativo per i lavoratori.**

Questo progetto nasce con la convinzione che gli incidenti stradali *lavoro-correlati* e in *itinere* rappresentino una “fetta” importante dei rischi a cui sono esposti i lavoratori e che essi stessi, inseriti in un positivo contesto aziendale che non ne trascuri i fattori causali, possano ridurne frequenza e gravità.

E’ inoltre convinzione dell’autore che tale argomento, stabilite le dimensioni del fenomeno oramai confermate da molti studi compreso quello condotto a Mantova nel biennio 2014-2015<sup>1</sup>, non possa più essere ignorato dai percorsi formativi di cui sono *oggetto* i lavoratori. Posto che il tema è complesso e di non semplice trattazione, il compendio formativo qui proposto tenta di colmare tale lacuna ed offre un *punto di osservazione* del fenomeno il più ampio possibile, frutto della ricerca e delle ultime novità in materia di incidentalità stradale, aggiornamento della normativa e approccio formativo basato anche sulla ricostruzione di eventi reali; al fine di favorire l’apprendimento degli adulti. Un compendio che rappresenta anche una traccia per eventuali approfondimenti.

**IL PROGETTO<sup>2</sup>:**

L’Accordo Stato Regioni del 21/12/11 recita che la “*metodologia d’apprendimento privilegia un approccio interattivo che comporta la centralità del lavoratore nel percorso di apprendimento*”. Una sostanziale novità, rispetto alla tradizionale formazione “d’aula” erogata prima degli Accordi. Essa è sovente intesa come lezione di tipo frontale in cui il docente fornisce informazioni da apprendere e il discente è coinvolto soprattutto nello sforzo di seguire la lezione e di prendere appunti.

La classica lezione tradizionale, nella quale il partecipante ha un ruolo passivo, quindi, deve essere integrata da altre tecniche che la rendono più interattiva. Ciò è in linea con le esigenze fisiologiche, psicologiche e esperienziali degli adulti. È ormai consolidato, infatti, che l’adulto dà la sua disponibilità ad apprendere se ha motivazioni (bisogni, desideri, maggior soddisfazione nel lavoro, autostima, ecc. sono più potenti di promozioni e retribuzioni più alte) che lo spingono a partecipare alla formazione e se riscontra vantaggi attuabili concretamente nella propria vita reale (ad esempio se ritiene che questo potrà aiutarlo ad assolvere dei compiti o ad affrontare i problemi che incontra nelle situazioni del proprio lavoro).

<sup>1</sup> [http://www.aslmmn.it/Templ\\_cont.asp?IDLivello1=171&IDLivello2=1681&IDLivello3=1025&IDLivello4=541](http://www.aslmmn.it/Templ_cont.asp?IDLivello1=171&IDLivello2=1681&IDLivello3=1025&IDLivello4=541)

<sup>2</sup> Per la parte metodologica relativa ai processi formativi è stato utilizzato il documento “FORMAZIONE DEI LAVORATORI IN MATERIA DI IGIENE E SICUREZZA SUL LAVORO: Guida per le imprese” scaricabile dal sito: [https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwj97\\_y2w97LAhVhIpoKHcQaBFcQFggjMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.aslmonzabrianza.it%2Fuser%2Fdownload.aspx%3FFILE%3DOBJ02503.PDF%26TIPO%3DFLE%26NOME%3Dformazione\\_guida\\_formazione\\_lavoratori.pdf&usq=AFQjCNG-yTvjtyo75PgwnE7v8ZRaz8jaLw&sig2=sh2lZ0Fb3b7V5SubXz7YwEw&bvm=bv.117868183,d.bGs&cad=rja](https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwj97_y2w97LAhVhIpoKHcQaBFcQFggjMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.aslmonzabrianza.it%2Fuser%2Fdownload.aspx%3FFILE%3DOBJ02503.PDF%26TIPO%3DFLE%26NOME%3Dformazione_guida_formazione_lavoratori.pdf&usq=AFQjCNG-yTvjtyo75PgwnE7v8ZRaz8jaLw&sig2=sh2lZ0Fb3b7V5SubXz7YwEw&bvm=bv.117868183,d.bGs&cad=rja)

Quando pianificate per un anno, piantate il grano.  
Quando pianificate per 10 anni, piantate gli alberi.  
Quando pianificate per la vita, formate e educate le persone.  
Guan Zhong (filosofo e politico)

In materia di incidentalità stradale il percorso formativo appare di particolare complessità se l'obiettivo sarà quello di *incidere sui comportamenti* dei lavoratori che, sia durante la guida di mezzi "in occasione di lavoro" che durante i trasferimenti "in itinere", di fatto, compiono attività direttamente connesse al lavoro o per raggiungere un *obiettivo di lavoro*.

Le statistiche, sul fenomeno, sono impietose e richiamano tutti *gli attori della prevenzione* a dare il loro contributo per iniziare a considerare l'incidentalità sulle strade, in qualunque forma essa di presenti, all'interno dei percorsi formativi a di aggiornamento dei lavoratori ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs 81/08, da attuarsi secondo le *modalità operative* degli Accordi Stato Regioni del 21/12/11, che fanno, dell'interazione in aula e della partecipazione attiva dei discenti, l'asse portante di una formazione efficace per *incidere sui comportamenti*.

*L'esempio vale più di mille parole.*

*Anonimo*

Non di meno altre attività formativo-addestrative possono essere messe in campo per migliorare le performance della propria guida, quali i corsi di guida sicura; ma permane la necessità, **prima**, di entrare in contatto con il lavoratore per *aprire un canale comunicativo* sul suo ruolo di "pilota" al fine di metterlo nelle migliori condizioni di accettare eventuali cambiamenti nel proprio stile di guida.

Dovranno pertanto prevalere **lavori di gruppo**<sup>3</sup>, **case history**<sup>4</sup> ed **esercitazioni**<sup>5</sup>, per ottenere il massimo coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito di *presa di coscienza* sulla guida di un qualunque mezzo che, eseguita anche nella vita di tutti i giorni, può comportare abitudini rischiose che si ripercuotono, inevitabilmente, durante la guida in occasione di lavoro ed in itinere. Ciò per quanto riguarda i *determinanti comportamentali* del conducente; altra questione – ed altra modalità di approccio – sarà relativa ai *determinanti organizzativi*, non trattati nel compendio formativo qui presentato.

L'apprendimento di nuove conoscenze, la capacità di comprensione, l'abilità, i valori, gli atteggiamenti saranno tanto più efficaci quanto più essi saranno presentati nel contesto della loro applicazione alle situazioni reali. Ad esempio, risulta più valido rendere consapevoli i lavoratori del rischio da incidente stradale osservando i risultati di cattive abitudini e consuetudini comportamentali ad alto rischio, piuttosto che facendoli assistere ad una lezione teorica sullo stesso argomento.

L'adulto, inoltre, si aspetta che il docente non trasmetta soltanto nuovi contenuti, ma prenda in considerazione le conoscenze formative pregresse e le esperienze che ha ormai sviluppate e fatte proprie nel corso della sua vita.

L'esperienza **soggettiva** precedente dell'adulto, in materia di incidentalità stradale, sia diretta che indiretta, può costituire una base sempre più ampia su cui *innestare* i nuovi apprendimenti; in altre parole, per essere efficace, il nuovo apprendimento deve integrarsi in qualche modo con l'esperienza precedente. Per ritornare all'esempio rischio da incidente stradale, se la formazione riesce ad "attivare" l'esperienza diretta dei lavoratori (che normalmente utilizzano mezzi di trasporto) è possibile *recuperare, direttamente in aula*, le loro modalità di guida

<sup>3</sup> E' la metodologia più utilizzata e risulta molto efficace nella formazione degli adulti. I partecipanti sono suddivisi in gruppi di dimensioni ridotte (7-8 persone al massimo) a cui è assegnato, in un tempo definito, un compito da svolgere (riportare un'esperienza, discutere un tema, esplicitare opinioni, ...) con la supervisione del docente. In questo modo si verifica un coinvolgimento attivo che facilita lo scambio d'idee ed esperienze e il prodotto finale è frutto di una sintesi collettiva in cui ciascuno può riconoscersi.

<sup>4</sup> Descrizione di un'esperienza che mette in luce una possibile soluzione a un problema, attorno al quale tutto quel caso gravita, allo scopo di far maturare ai partecipanti consapevolezza e competenza professionale (ad es. situazione problematica accaduta realmente a un discente e che egli stesso sottopone ai colleghi per analizzarlo e affrontarlo, supervisionato dal formatore); è una metodologia che può essere finalizzata all'acquisizione di competenze specialistiche con particolare riferimento agli aspetti legati all'individuazione, trattamento e controllo dei rischi.

<sup>5</sup> Tecniche che servono a rafforzare l'apprendimento di conoscenze o capacità operative; possono essere nozionistiche (es. test per fissare concetti), applicative (es. eseguire una manovra osservata), oppure esercitazioni "per problemi" ossia applicare a una situazione problematica le conoscenze pregresse (es. metodologia Problem Based Learning).

soprattutto mediante l'ausilio di fotografie e filmati, e su queste, ragionare insieme rilevando eventuali aspetti critici da migliorare, proprio in termini di comportamento.

Emerge infatti da molti studi<sup>6</sup> che uno dei fattori primari di rischio da incidente stradale è insito nel comportamento del conducente, anche solo a livello attenzionale per valutare ambiente, circostanze, comportamento di altri soggetti presenti all'interno delle sede stradale; attività che va sotto il nome di **Situation Awareness** (*consapevolezza situazionale*)<sup>7</sup>.

*Non possiamo insegnare nulla alle persone; possiamo solo aiutarle a scoprire le cose da loro stesse.*

*Galileo Galilei (fisico, filosofo, astronomo e matematico italiano)*

In ambito lavorativo, in applicazione degli Accordi, è previsto un aggiornamento quinquennale, di durata minima di 6 ore, per tutti i livelli di rischio individuati, nel quale non dovranno essere meramente ripetuti argomenti e contenuti già trattati nei corsi base, ma si dovranno sviluppare significative evoluzioni e innovazioni, compreso **l'accrescimento di competenze non tecniche** (Non Technical Skills<sup>8</sup> - NTS), che permettano una migliore gestione del *rischio residuo*, tra cui, appunto, quello da rischio stradale che, quasi mai, se non per operatori del trasporto su strada, viene trattato nei corsi di formazione.

E se trattato, di rado mediante tecniche innovative.

Infatti la ricostruzione della dinamica incidentale, mediante il ricorso a tecniche della **Medicina narrativa**<sup>9</sup>, rappresenta una nuova frontiera della prevenzione nei luoghi di lavoro.

Per quanto sopra esposto appare non più procrastinabile la tematica dell'incidentalità stradale, in tutte le sue forme, all'interno dei percorsi formativi dei lavoratori. Pur consapevoli che tale argomento è di complessa trattazione, si propone uno strumento formativo *ad hoc* al fine di supportare, anche nell'ambito delle attività ex art. 10 del D.lgs 81/08<sup>10</sup> (Informazione e assistenza in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro), i datori di

<sup>6</sup> La ricerca arriva dall'Ohio State University negli Usa ed è stata pubblicata sulla rivista Accident analysis and prevention; i dati americani raccolti, sono stati ottenuti esaminando il database del National Electronic Injury Surveillance System, che monitora quanto accade sulle strade e non solo, evidenziando appunto che la fascia d'età più a rischio di incidenti stradali a causa dell'uso del cellulare mentre si è alla guida, è quella che va dai 16 ai 25 anni.

<sup>7</sup> **Situation Awareness**: avere completa consapevolezza di una situazione per poter prendere le giuste decisioni. Il concetto di Situation Awareness si applica a qualsiasi attività umana nella quale un individuo si trova ad affrontare delle scelte che possono, nelle piccole o grandi cose, condizionare il futuro suo e di ciò di cui ha responsabilità. E spesso il tempo a disposizione per prendere quella decisione è strettissimo. La consapevolezza della situazione, o **consapevolezza situazionale**, è "costruita" dalla percezione di elementi ambientali, dalla comprensione del loro significato **e dalla capacità di proiezione in un futuro più o meno ravvicinato degli effetti del loro cambiamento**. La consapevolezza situazionale è particolarmente importante in settori dove il flusso di informazioni può essere molto elevato e decisioni sbagliate possono portare a gravi conseguenze. In particolare durante la guida di mezzi di trasporto dove *di norma* la situazione esterna è particolarmente mutevole e non sempre conosciuta (e se conosciuta lo è non completamente), prendere la giusta decisione in breve tempo può rappresentare la differenza tra vivere o morire. Non l'incapacità o la disattenzione, ma la mancanza o insufficiente consapevolezza della situazione è stata identificata come una delle cause primarie negli incidenti attribuibili ad errori umani.

<sup>8</sup> Le **Non Technical Skills** sono delle abilità cognitive personali e sociali che complementano le abilità tecniche degli operatori e dei professionisti. Queste abilità sono delle risorse che contribuiscono alla realizzazione di performance sicure, efficienti ed affidabili. L'analisi di molti casi critici, di errori ed incidenti ad esempio, ha messo in evidenza come i fattori all'origine dell'evento non riguardassero tanto l'adeguatezza delle competenze professionali possedute dagli operatori, ma proprio il ruolo delle non technical skills. In altre parole, i professionisti più esperti compiono gli errori più semplici. Questo non deriva da deficit formativi specialistici e di conoscenze tecniche, ma dal ruolo, non ancora consapevole, svolto dalle Non Technical Skills. Le NTS sono abilità cognitive personali, sociali e relazionali osservabili e rilevabili; le più rilevanti sono: la consapevolezza situazionale (l'attenzione all'ambiente di lavoro); il decision making; la comunicazione; il lavoro di gruppo; la leadership; la gestione dello stress; la gestione della fatica. Alcune di queste abilità possono essere validamente ed efficacemente utilizzate proprio nell'ambito della guida dei mezzi di trasporto.

<sup>9</sup> Molti autori considerano la narrazione della dinamica infortunistica fondamentale per l'analisi eziologica e l'identificazione di priorità e strategie di intervento, consentendo l'approfondimento di comportamenti complessi, attitudini e interazioni dei soggetti nella ricostruzione dei processi decisionali e del contesto in cui si è verificato l'infortunio. Sulla base di queste considerazioni si inserisce il progetto di sperimentare l'utilità di un sistema di raccolta delle storie di infortunio più rappresentative, misurandosi anche sulla capacità di far circolare le informazioni validate e sistematizzate utilizzando un sistema di trasferimento delle evidenze basato sulla narrazione degli eventi infortunistici. I racconti di situazioni realmente accadute generano infatti un rapporto di fiducia tra i destinatari, costituendo un metodo efficace per il passaggio delle conoscenze e un buon sistema per farle ricordare.

[http://www.dors.it/alleg/newfocus/201404/relazione%20attivit%C3%A0%20202013\\_perweb.pdf](http://www.dors.it/alleg/newfocus/201404/relazione%20attivit%C3%A0%20202013_perweb.pdf)

In questo senso la Medicina Narrativa si avvicina, filosoficamente parlando, agli approcci olistici tipici delle medicine non convenzionali, che a fronte di una classificazione rigida delle malattie, propongono una soggettivizzazione del paziente, visto in tutta la sua complessità e unicità. Le storie d'infortunio e di incidente pertanto offrono l'occasione di contestualizzare dati statistici di fonte INAIL, soprattutto in termini di misure di prevenzione, condivise da una comunità di pratiche. La narrativa permette di leggere gli eventi con gli occhi degli altri, apportando una ricchezza e una pluralità di prospettive oggi assenti e offre, a sua volta, agli operatori della prevenzione la possibilità di avere una visione più completa dei problemi e delle relative soluzioni.

<sup>10</sup> Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, tramite le AA.SS.LL. del SSN, il Ministero dell'interno tramite le strutture del corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, l'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza sul lavoro (ISPESL), il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, il Ministero dello sviluppo economico per il settore estrattivo, l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), l'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), gli organismi paritetici e gli enti di patronato svolgono, anche mediante convenzioni, attività di informazione, assistenza, consulenza, formazione, promozione in materia di sicurezza e salute

lavoro impegnati nella rilevante (e fondamentale) attività di formazione dei propri collaboratori, a qualunque livelli della catena organizzativa essi si trovino.

L'obiettivo è quello di rendere il lavoratore **maggiormente consapevole dei rischi** connessi allo svolgimento della sua mansione, anche nell'ambito dei corretti stili di vita, **dei possibili danni** al suo benessere e a quello degli altri lavoratori ed utilizzatori della strada<sup>11</sup> e di portarlo a conoscenza **del sistema di tutela della salute e della sicurezza** che la comunità sociale (soggetti aziendali, istituzioni e organi di vigilanza) mette in atto con l'obiettivo di raggiungere un'integrazione tra lavoro, salute e stili di vita adeguati alla tutela della Salute Pubblica. L'incidente in itinere (riconosciuto dall'INAIL) si pone infatti a scavalco tra un'attività lavorativa propriamente detta ed una fase della propria giornata che, dall'ambito della vita privata, si innesta gradualmente, in quella lavorativa. Non v'è dubbio però che le conseguenze di un eventuale incidente in itinere possono riverberare pesantemente sull'azienda ove il lavoratore presta la sua opera, con qualunque contratto sia stipulato il rapporto tra le parti.

Il progetto formativo qui presentato, accessibile gratuitamente anche dal sito della ATS Val Padana, è strutturato mediante utilizzazione di un percorso in formato PowerPoint contenente immagini e filmati (**è pertanto necessario l'impianto audio**) inerenti la sicurezza stradale da utilizzare durante la lezione in aula sostenuta dai commenti accessibili alle note specificatamente dedicate alle singole slide, a supporto della lezione guidata; ogni formatore può adattare alle singole situazioni del caso. Sono inoltre disponibili documenti ufficiali e relazioni sui temi trattati al fine di supportare adeguatamente il formatore nel delicato compito di attivare le *sensibilità* dei discenti e porre in essere in aula le migliori condizioni di dialogo con i lavoratori e la partecipazione attiva degli stessi, parti integranti del processo formativo. Gli allegati rappresentano inoltre un utile compendio di approfondimento per il formatore, trattandosi di documenti recenti. Nel primo allegato "0\_link.doc" sono presenti i riferimenti ai link ove il materiale è stato reperito.

Il percorso è articolato nelle seguenti sessioni per una durata complessiva variabile da 90 a 150 minuti, da attuarsi a cura di soggetto abilitato alla formazioni ai sensi del Decreto Interministeriale del 6 marzo 2013<sup>12</sup>:

1. Breve presentazione dell'argomento mediante alcuni "corti" disponibili sul web;
2. Introduzione alla Campagna di promozione ad una guida consapevole condotta annualmente all'interno degli istituti superiori ad alunni del IV° e V° anno dalla Polizia Municipale e 118 di Verona;
3. La statistica degli infortuni da incidente stradale. Nel caso di specie si può utilizzare direttamente la ricerca condotta nella Provincia di Mantova nel 2015, ma è sempre possibile contestualizzare i dati a livello territoriale (seppur meno elaborati e specifici) scaricandoli ed elaborandoli dal sito dell'INAIL: <http://dati.inail.it/opensdata/elements/1/DatiConCadenzaSemestraleInfortunati>;
4. Le 5 regole della "Campagna di sensibilizzazione per la Sicurezza Stradale promossa dalla World Health Organization" – filmato;
5. Introduzione alla Consapevolezza situazionale presentata dal dr. Attilio Pagano (presidente Associazione Italiana Non Technical Skills - AiNTS) durante il workshop del 16 novembre 2015 a Mantova dal titolo: *"Incidenti stradali e sicurezza. Analisi delle circostanze e proposte operative per la riduzione degli infortuni stradali in occasione di lavoro ed in itinere"* – filmato;
6. Visione di due brevi cortometraggi in materia di possibilità della modificazione dei comportamenti individuali laddove ne ricorrano le condizioni o le stesse vengano modificate al fine di *indurre* il cambiamento;
7. Visione dell'intervista con la Dott.<sup>ssa</sup> Emanuela Anghinoni (direttore Dipartimento Prevenzione Medico). Un caso reale: determinanti e circostanze;

---

nei luoghi di lavoro, in particolare nei confronti delle imprese artigiane, delle imprese agricole e delle piccole e medie imprese e delle rispettive associazioni dei datori di lavoro.

<sup>11</sup> La recente ricerca "STUDIO DEL FENOMENO INFORTUNISTICO DEGLI INCIDENTI STRADALI IN OCCASIONE DI LAVORO ED IN ITINERE NELLA PROVINCIA DI MANTOVA CAUSE E CIRCOSTANZE" ha stimati in **183.663.804** € i danni economici degli eventi incidentali stradali che hanno coinvolto parte della popolazione pari a 471 soggetti (non lavoratori) e cioè il 10% del campione complessivo (4538 lavoratori).

<sup>12</sup> Entrato in vigore il 18 marzo 2014, esso prevede che fino al 18/03/2016 i datori di lavoro-RSPP potevano svolgere attività formativa per i propri lavoratori, dopodiché devono dimostrare di essere in possesso di uno dei criteri definiti dal DM 3 marzo 2013.

8. Brainstorming con i presenti per far emergere le eventuali esperienze passate e le situazioni personali ricorrenti e indicare dr. Attilio Pagano;
9. Visione di 6 brevi filmati relativi alle campagne di sensibilizzazione internazionale sull'incidentalità stradale di vari paesi compreso uno attualmente in corso in Italia (Sulla buona strada 2016). Durante la visione dei cortometraggi è possibile una sorta "processo di immedesimazione" che può favorire la partecipazione dei discenti al successivo TEST sui filmati;
10. Breve discussione;
11. Visione del cortometraggio "Il buio,... all'improvviso" sul tema del colpo di sonno. Tale tematica è di particolare rilevanza a causa del ripetersi di eventi di forte significatività ma di complessa valutazione a posteriori, soprattutto nel caso di eventi mortali. La recentissima introduzione nel *corpus normativo* italiano della Direttiva della Commissione 1° luglio 2014, n. 2014/85/UE (G.U.U.E. n. L 194 del 2.7.2014) recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida, deriva dalla forte rilevanza della sonnolenza quale determinante principale di molti incidenti stradali<sup>13</sup>;
12. Somministrazione del TEST finale;
13. (opzionale) La slide n°26 permette di approfondire ulteriormente il tema del colpo di sonno con materiali didattici che possono esplorare le misure di prevenzione ed anche alcuni aspetti giuridici.

*Quando ascolto dimentico.  
Quando vedo, ricordo.  
Quando faccio, comprendo.  
Confucio (filosofo)*

Il TEST, **somministrato in forma anonima**, mira alla raccolta di informazioni utili alla conoscenza del comportamento dei conducenti, oltre che al gradimento delle forme comunicative utilizzate per le campagne di sensibilizzazione sull'incidentalità stradale. Il test può essere utilizzato sia all'interno del gruppo dei lavoratori (se trattasi di Gruppi Omogenei) per ulteriori approfondimenti in materia di sicurezza stradale, in base all'argomento che ha riscosso più successo, che ai fini statistici. Può anche rappresentare una sorta di indagine campionaria; ciò nel caso in cui il progetto formativo sia utilizzato nell'ambito di un intervento di comparto (Ente Pubblico, parti sociali, ecc.) che raggruppi più imprese o tipologia di lavoratori.

Si fa presente che gli argomenti trattati all'interno dei cortometraggi sono:

- **Cinture;**
- **Casco;**
- **Velocità;**
- **Utilizzo in auto dei mezzi di comunicazione;**
- **Alcol;**
- **Visibilità;**
- **Capacità attentiva e rispetto del codice della strada;**
- **Colpi di sonno.**

Vale a dire quasi tutti i determinanti degli incidenti stradali ed affrontati unicamente con metodologie interattive.

E' consigliata inoltre la realizzazione di un "poster" durante la discussione delle slide n°14, 15 e 16 il cui obiettivo può essere di raccogliere proposte **dai lavoratori** circa le metodologie che ritengono più opportune per favorire modificazioni dei comportamenti. In taluni casi, potrebbe essere consegnato al datore di lavoro committente del corso formativo per facilitarlo nella scelta di misure di prevenzione, nell'ambito dei disposti dell'art. 28

<sup>13</sup> L'attesa Direttiva dell'Unione Europea del 1 luglio 2014 che finalmente fa proprie le sollecitazioni della comunità scientifica in materia di sicurezza stradale e di prevenzione dei rischi conseguenti a patologie del conducente ormai clinicamente ben conosciute ma ancora non recepite a livello comunitario. Il riferimento è all'**OSAS** o **sindrome delle apnee ostruttive da sonno**, patologia che comporta rischi per la circolazione stradale quando non viene adeguatamente curata, essendo appunto causa di sonnolenza alla guida e potendo quindi costituire un problema di salute pubblica. Secondo i dati ufficiali, **nell'UE la sonnolenza è responsabile di oltre il 30% dei casi di incidenti stradali** su tutte le strade; **in Italia la stima è di oltre il 22% per la sola rete autostradale**. Tali incidenti purtroppo sono gravati da un'**alta mortalità**, maggiore rispetto ad altre cause. Nonostante i numerosi studi sull'argomento, finora né la disciplina della Comunità europea né la legislazione italiana in materia di patente di guida avevano previsto limitazioni per questa patologia.



## §§§§§§§§§§§§§§§§ IMPORTANTE §§§§§§§§§§§§§§§§§§

### Note per l'utilizzazione del supporto formativo:

1. Il materiale fornito è il frutto del lavoro sul campo condotto dall'autore nell'ambito della propria attività istituzionale e di ricerca personale in materia di incidentalità stradale in occasione di lavoro: molte informazioni (per altro messe a disposizione del formatore nella sessione "Documenti\_appoggio\_slide") derivano da letture di testi scientifici ed altre reperite sul web. Pertanto non rappresentano una documentazione completa in materia ma scelta a discrezione dell'autore. Sarà cura del formatore effettuare opportuni approfondimenti per completare il bagaglio di conoscenze su una materia ancora complessa, caratterizzata da molte sfaccettature e di non semplice trattazione. Soprattutto per contestualizzare la formazione in relazione a mansioni e comparti produttivi dei discenti;
2. Una parte dei documenti messi a disposizione sono stati scaricati dal web; nell'allegato "0\_link.doc" sono citate le fonti informative al fine di assicurare la citazione della fonte agli autori di tali documenti ed il loro utilizzo ai soli fini divulgativi e non a scopo di lucro;
3. Il cortometraggio "Il buio, ... all'improvviso" (slide 25) è fornito con una sincronizzazione musicale alternativa all'originale (in Royalty free) al fine di limitare i costi autorizzativi. E' possibile richiedere copia del DVD originale con le musiche d'autore debitamente autorizzate e fornito gratuitamente dall'ATS Val Padana con le sole spese di spedizione, alla mail: [michele.montresor@aslmn.it](mailto:michele.montresor@aslmn.it) . Oppure è visionabile in streaming dal 1° luglio 2016 sul sito dell'ATS Val Padana al link:  
[http://www.aslmn.it/Templ\\_cont.asp?IDlivello1=171&IDlivello2=1681&IDlivello3=1025&IDlivello4=541](http://www.aslmn.it/Templ_cont.asp?IDlivello1=171&IDlivello2=1681&IDlivello3=1025&IDlivello4=541)
4. Si raccomanda di non utilizzare le slide in .ppt con logo "ATS Val Padana" apportando modifiche sostanziali o variandone il contenuto (il master è depositato negli archivi ATS Val Padana). Per tali necessità sono state messe a disposizione apposite slide su sfondo bianco per la formazione specifica e contestualizzata a cura del formatore di cui al presente progetto, raccomandando sempre di citare la fonte.

Si allega la traccia formativa delle singole slide che ogni formatore può integrare a piacimento ed approfondire singoli aspetti poco trattati o che, a proprio giudizio, sono ritenuti meritevoli di una maggior attenzione soprattutto al fine di contestualizzare il percorso formativo proposto che, necessariamente, non può che essere generale e non trattare i rischi specifici della mansione dei soggetti da formare.

Con l'augurio di un buon lavoro e di una buona riuscita della formazione.

#### Ringraziamenti:

Il presente lavoro è stato realizzato a isorisorse intendendo unicamente le risorse economiche. Invece dal punto di vista delle risorse umane il tempo dedicato e la professionalità messa a disposizione sono stati notevoli. Devo quindi ringraziare di cuore amici e collaboratori per la passione, disponibilità e pazienza dimostrata in questi mesi di "lavorazione" del pacchetto formativo. Prima di tutto il G.d.L. ASL (ATS Val Padana), Inail e Provincia di Mantova da cui è tratto il lavoro di ricerca sugli infortuni stradali in Provincia di Mantova 2009-2013, **Angelo Cortellazzi**<sup>14</sup>, **Gabriella de Luca**<sup>15</sup>, **Chiara Fallone**<sup>16</sup>, **Vittoria Marullo**<sup>17</sup>, **Saverio Potente**<sup>18</sup> e **Matteo Zani**<sup>19</sup>.

Poi gli amici **Emanuele e Melissa Martelli** di Sabbioneta (MN) senza cui il cortometraggio "Il buio, ...all'improvviso" non avrebbe mai visto la luce: la loro pazienza è stata messa a dura prova dalla mia insistenza, ma la loro dedizione è stata encomiabile ed hanno dimostrato che, anche con strumenti artigianali, è possibile comunicare in modo efficace. Anche l'amico **Pippo Pollina** ha dato il suo contributo per la concessione di due canzoni, "Hei che stress" e "Sotto la ruota" che hanno contribuito a creare la giusta atmosfera (solo per DVD originale). Sempre in tema del cortometraggio annovero la Ditta Antinfortunistica Bellesini di **Bellesini Fabio** di Villafranca di Verona per la concessione del cantiere di Roverbella dove sono state girate le riprese del cantiere e l'amico **Silvio Bettinelli** per la voce profonda del narratore.

Ringrazio anche l'amico **Massimo Stipcevic** di Curtatone che ha curato la grafica delle copertine e della presentazione sulla scheda del concorso Inform@zione.

Non posso non citare il professionista ing. **Marco Di Mitri**<sup>20</sup> di Bologna che, sebbene non ci siamo mai incontrati ma con cui abbiamo intrecciato una collaborazione professionale, ha permesso, attraverso il suo ricco ed aggiornato portale specifico sull'incidentalità stradale, l'accesso ai cortometraggi di promozione della salute in materia di corretto comportamento alla guida dei mezzi di trasporto ed altra documentazione molto utile.

Un grazie alla formatrice **Chiara Nardo**<sup>21</sup> di Bologna che è riuscita, nei 4 giorni di formazione in ASL, a seminare il germe della curiosità in materia di formazione degli adulti, aprendomi strade formative fino ad allora sconosciute.

Ultimi (ma non ultimi) la Direzione Aziendale ATS Val Padana ed in particolare la dott.ssa **Emanuela Anghinoni**<sup>22</sup> di Curtatone che in questi due anni mi ha spronato a non mollare mai ed ha contribuito con la sua personale esperienza con l'intervista sul suo incidente del 2012; un punto di vista che fa riflettere sul nostro rapporto con il mezzo che stiamo guidando ed i limiti della nostra capacità attentiva.

*Michele Montresor*

ATS della Val Padana  
Sede territoriale di Mantova  
SPSAL - Servizio Prevenzione Sicurezza Ambienti di Lavoro  
Via dei Toscani 1 - 46100 Mantova  
Tel. 0376/334473 cell. 335.6040072  
Fax. 0376/334461  
michele.montresor@aslmn.it  
spsal.mantova@aslmn.it  
[www.ats-valpadana.it](http://www.ats-valpadana.it)

Il Responsabile del progetto: Emanuela Anghinoni  
Il Referente del progetto: Michele Montresor

**ATS Val Padana**  
Tecnico della Prevenzione  
Ufficiale di Polizia Giudiziaria  
Servizio Prevenzione Sicurezza  
Ambienti di Lavoro  
**MICHELE MONTRESOR**  
*M. Montresor*

<sup>14</sup> Funzionario Ufficio Sicurezza Stradale Provincia di Mantova.

<sup>15</sup> Funzionario ufficio prevenzione INAIL di Mantova.

<sup>16</sup> Funzionario Ufficio Sicurezza Stradale Provincia di Mantova.

<sup>17</sup> Vice direttore INAIL di Mantova.

<sup>18</sup> Tecnico della prevenzione Servizio prevenzione sicurezza ambienti di lavoro ASL di Mantova.

<sup>19</sup> Medico del Lavoro, libero professionista.

<sup>20</sup> Laureato in Ingegneria Civile (indirizzo Trasporti) presso il Politecnico di Bari, si occupa di mobilità e trasporti e sicurezza sul lavoro.

<sup>21</sup> Laureata in psicologia all'Università di Padova, svolge attività libero professionale nel campo della formazione e della consulenza.

<sup>22</sup> Direttore Dipartimento Medico dell'ATS Val Padana.

# I° PARTE

## SLIDE 1

Presentazione del formatore e dei discenti (attività lavorativa, rilevanza dell'argomento - uso mezzi per lavoro o prevalenza in itinere), degli obiettivi dell'incontro e dell'opportunità di partecipazione al percorso formativo.

La formazione che segue tratta principalmente argomenti di carattere comportamentale e, per ovvie ragioni, non è destinata ad uno specifico settore produttivo, sebbene molti dei temi affrontati, di fatto, siano strettamente connessi al *SISTEMA GUIDA* che trova i suoi determinanti incidentali all'interno della complessa relazione tra:

- A. **Organizzazione del lavoro aziendale (pause, formazione, manutenzione mezzi, piani di miglioramenti tecnologici, ecc.);**
- B. **Sistemi tecnici (mezzi di lavoro e loro accessori);**
- C. **Comportamento dei conducenti (ma anche degli altri fruitori della rete stradale);**
- D. **Sistema viario (strade, segnaletica, norme nazionali ed Europee, vigilanza, ecc.).**

Va da sé che nel presente percorso formativo viene trattato principalmente il punto «C» con alcuni richiami agli altri tre punti, ma che solo il docente preparato ed esperto potrà integrare al fine di fornire una specifica offerta formativa *contestuale e partecipata*. Inoltre, per i motivi che varranno spiegati in seguito, il focus della presentazione sarà sulle dinamiche incidentali *in itinere* casistica praticamente assente dalla formazione dei lavoratori e poco conosciuta dai formatori.

Si sottolinea un'importante forma informativa in materia di incidentalità stradale nel sito di DORS: <http://www.dors.it/tema.php?idtema=20> di cui se ne riporta la presentazione:

*Nel rapporto uomo ambiente e veicolo il fattore uomo è un elemento dominante e il comportamento di chi guida è la causa principale nell'eventualità di incidente stradale. Innumerevoli sono i comportamenti rischiosi al volante: guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influsso di droghe, mancato o errato uso dei dispositivi di sicurezza individuale (casco per moto o per bicicletta, cintura di sicurezza, sistemi di protezione per i bambini), eccesso di velocità, guida distratta sono i principali.*

*In linea con il Piano di Prevenzione della Regione Piemonte, Dors supporta il Piano con la selezione e la sintesi di conoscenze scientifiche, buoni esempi ed esperienze, metodi e strumenti inerenti i principali comportamenti rischiosi per chi è al volante.*

*La documentazione fornita è indirizzata a professionisti e decisori impegnati nella progettazione e realizzazione di interventi complessi, che per incidere con efficacia sui comportamenti di chi guida, e quindi per prevenire gli incidenti stradali, agiscono a più livelli: legislativo e di enforcement, informativo e comunicativo, educativo.*

*I contenuti pubblicati in quest'area sono a cura di Paola Capra.*

**Nota metodologica:** al fine di consentire una partecipazione attiva dei discenti, si raccomanda l'uso di un **dispositivo per presentazione wireless** la fine di permettere il relatore di interagire con il pubblico. Tale dispositivo (di solito) possiede la funzione di «schermo nero» per favorire l'attenzione del partecipante all'intervento del relatore ed evitare così distrazioni. Inoltre è assai utile durante la compilazione del test di gradimento, del cartellone e di tutte le fasi di discussione che, si augura, possano scaturire dalla visione dei video agganciati alle slide.

## SLIDE 2

Successivamente alla comparsa di tutte le immagini, cliccare a centro della slide per avviare un breve filmato di introduzione all'argomento.



Rapida panoramica su ciò che sarà l'argomento principale dell'incontro e sulle innumerevoli occasioni, sia per lavoro che nella vita quotidiana, che ognuno di noi ha di incappare in un'esperienza quale quelle rappresentate. Non solo, come si è soliti pensare, come *soggetto passivo* dell'incidente, ma anche come *soggetto attivo*, cioè come elemento scatenante di un incidente. Sebbene tale ruolo sia poco considerato, è bene interagire con i lavoratori sull'esperienza, particolarmente dolorosa di aver provocato un incidente ed aver cagionato una grave invalidità o addirittura la morte di una persona. Attivare nel gruppo la possibilità che qualcuno racconti un'esperienza personale di questo tipo, vissuta anche solo indirettamente, al fine di «portare» l'analisi ed il ragionamento sul piano di eventi reali e possibili, invece di «allontanarli» dal nostro vissuto.

La recente ricerca "STUDIO DEL FENOMENO INFORTUNISTICO DEGLI INCIDENTI STRADALI IN OCCASIONE DI LAVORO ED IN ITINERE NELLA PROVINCIA DI MANTOVA CAUSE E CIRCOSTANZE" ha stimati in **183.663.804 €** i danni economici degli eventi incidentali stradali che hanno coinvolto parte della popolazione pari a **471 soggetti** (non lavoratori) e cioè il 10% del campione complessivo (4538 lavoratori).

N.d.r. nel proseguo della trattazione si parlerà di «infortuni stradali» intendendo quegli eventi occorrenti **in occasione di lavoro** (alla guida di mezzi di trasporto o d'opera – che non siano in cantieri o all'interno dell'area dell'azienda) ed in **itinere** (definizione di *Infortuni in itinere* in Art. 12 del D.Lgs n. 38 del 2000): infortuni avvenuti durante il normale tragitto di andata e ritorno tra l'abitazione e il luogo di lavoro. Il cosiddetto infortunio in itinere può verificarsi, inoltre, durante il normale percorso che il lavoratore deve fare per recarsi da un luogo di lavoro a un altro, nel caso di rapporti di lavoro plurimi, oppure durante il tragitto abituale per la consumazione dei pasti, se non esiste una mensa aziendale), laddove non specificatamente trattate le due categorie; ciò in alternativa agli eventi «non stradali» che si differenziano dagli altri per non essere soggetti allo specifico rischio della circolazione stradale. Per un chiarimento sulle definizioni si consulti il Report, citato nella slide n° 5 – I° parte - nella sua versione integrale al link:

[https://www.aslmn.net/docs\\_file/0\\_1.REPORT\\_COMPLETO\\_STRADALI\\_ITINERE\\_MN\\_2015.pdf](https://www.aslmn.net/docs_file/0_1.REPORT_COMPLETO_STRADALI_ITINERE_MN_2015.pdf)

### SLIDE 3

Presentazione della Campagna di promozione ad una guida consapevole tenuta regolarmente dalla Polizia Municipale e 118 di Verona per le Classi IV° e V° tutti gli istituti Veronesi (o altre iniziative locali da ricercare nell'area di interesse. Tale attività promozionale vede impegnate le polizie locali di molte città di capoluogo e pertanto non sarà difficile acquisire informazioni in tal senso. Si veda la specifica progettualità in Regione Lombardia al link:

<http://www.eupolis.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Regione%2FMILayout&cid=1213581530732&packedargs=TemplateDestinazione%3DMIRedazionaleDettaglio2Col%26asse->

[tid%3D1213581530732&assettype%3DRedazionale\\_P%26idPagina%3D1213581530732&pagename=RGNWrapper](http://www.eupolis.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Page&childpagename=Regione%2FMILayout&cid=1213581530732&packedargs=TemplateDestinazione%3DMIRedazionaleDettaglio2Col%26assettype%3DRedazionale_P%26idPagina%3D1213581530732&pagename=RGNWrapper) oppure quella del Comune di Verona al link:

[http://www.poliziamunicipale.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a\\_id=39808](http://www.poliziamunicipale.comune.verona.it/nqcontent.cfm?a_id=39808) oppure l'allegato **1\_Ispettorato\_Provinciale\_di\_Verona).**

Durante l'incontro con gli studenti gli agenti rappresentano il conseguimento della PATENTE DI GUIDA alla stregua del conseguimento del porto d'armi sebbene per la guida dei mezzi non siano richiesti particolari requisiti psicofisici, obbligatori invece per l'uso delle armi. Osservare che i morti per incidenti stradali sono di gran lunga superiori a quelli derivanti dall'uso delle armi. La disciplina ed i requisiti sono indicati nel testo unico delle leggi di pubblica sicurezza e dal relativo regolamento di attuazione (R.D. 6 maggio 1940, n. 635), poi la legge 6 marzo 1987 n. 89 introdusse poi l'obbligo di presentazione di certificato medico allegato alla richiesta per il rilascio della licenza, la stessa norma prevede che con decreto del Ministero della Sanità siano definiti i criteri tecnici generali per l'accertamento dei requisiti psicofisici minimi per ottenere il certificato medico di idoneità per il porto delle armi, che at-

tualmente sono stabiliti dal D.M del 28 aprile 1998. Il decreto distingue inoltre tra porto d'armi per uso caccia, uso sportivo e per uso difesa personale. Il rilascio delle autorizzazioni è precluso a talune particolari categorie di soggetti come per la patente di guida (assenza di parte dei requisiti fisici).

#### SLIDE 4

Ripresa di concetti della campagna promozionale della slide precedente e raffronto socio-culturale con le opportunità offerte ai giovani d'oggi in materia di consapevolezza sui rischi di una guida **incon-sapevole** e la diversa esperienza che lavoratori di età compresa tra i 35 e 55 anni possono avere avendo conseguito la patente a cavallo degli anni '80-'90, quando le campagne di promozione alla salute ed alla guida consapevole, nonché i progetti di «guida sicura» non erano né promossi né accessibili. E soprattutto le auto non erano dotate di tutta la tecnologia – di serie - volta al miglioramento della sicurezza che invece contraddistingue le auto immesse sul mercato a partire dagli anni 2000, come ad es. i freni a disco, il servosterzo, l'ABS, le cinture di sicurezza, gli air bag, ecc.....

Lasciare spazio ai lavoratori per raccontare le esperienze personali in tal senso.

#### SLIDE 5

Le prossime 7 slide (da n°5 a n° 11) rappresentano un estremo condensato della ricerca condotta dall'ASL (ora ATS Val Padana), INAIL e Provincia di Mantova nel 2015 dal titolo «STUDIO DEL FENOMENO INFORTUNISTICO DEGLI INCIDENTI STRADALI IN OCCASIONE DI LAVORO ED IN ITINERE NELLA PROVINCIA DI MANTOVA : CAUSE E CIRCOSTANZE» e conclusasi, per il momento, con il workshop del 16 novembre 2015 “Incidenti stradali e sicurezza. Analisi delle circostanze e proposte operative per la riduzione degli infortuni stradali in occasione di lavoro ed in itinere”, il cui materiale è scaricabile al link:

[http://www.aslmn.it/Templ\\_cont.asp?IDLivello1=171&IDLivello2=1681&IDLivello3=1025&IDLivello4=541](http://www.aslmn.it/Templ_cont.asp?IDLivello1=171&IDLivello2=1681&IDLivello3=1025&IDLivello4=541)

ove sono accessibili sia le relazioni dei partecipanti che i video dei loro interventi. Il report completo della ricerca (113 pag.) si scarica da:

[https://www.aslmn.net/docs\\_file/0\\_1.REPORT\\_COMPLETO\\_STRADALI\\_ITINERE\\_MN\\_2015.pdf](https://www.aslmn.net/docs_file/0_1.REPORT_COMPLETO_STRADALI_ITINERE_MN_2015.pdf)

mentre la sua sintesi (21 pag.) da:

[https://www.aslmn.net/docs\\_file/0\\_0\\_Sintesi\\_REPORT\\_Stradali\\_itinere\\_MN\\_2015.pdf](https://www.aslmn.net/docs_file/0_0_Sintesi_REPORT_Stradali_itinere_MN_2015.pdf)

La ricerca è stata condotta dai tre Enti elaborando banche dati non accessibili alla popolazione, in quanto trattasi di dati sensibili. Il periodo di osservazione è stato di 5 anni: dal 2009 al 2013. E' comunque possibile utilizzarne una parte (almeno sulla presentazione del fenomeno nel suo complesso) in quanto i confronti con i dati in letteratura (Italiani e Inglesi) non hanno evidenziato particolari differenze. Inoltre è sempre possibile condurre in proprio alcune elaborazioni accedendo ai dati nazionali in materia di infortuni stradali (INAIL sezione «open Data») al link:

<http://dati.inail.it/opendata/default/Daticadenzasemestrale/index.html> (selezione su singole regioni – limite all'anno precedente, cioè assenza dello storico del fenomeno). Oppure a specifici portali ove procedere ad elaborazioni come per la Regione Lombardia al link:

<http://www.sisel.regione.lombardia.it/> (Portale che permette analisi anche di incidenti stradali).

La slide in oggetto evidenzia come sia possibile effettuare un confronto significativo del fenomeno dell'incidentalità stradale con esiti **mortali** rispetto a quelli **mortali non stradali**. Qui si evidenzia che rispetto la media Lombarda, a Mantova il fenomeno è maggiormente rilevante, sebbene di poco.

#### SLIDE 6

Nella ricerca sono stati inclusi anche tutti gli incidenti in itinere. Approfondimento in allegato: **2\_Infortuni\_itinere\_INAIL** e **3\_INFORTUNIO IN ITINERE - UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO (BICICLETTA) pdf**

Il fenomeno degli infortuni in itinere appare di particolare rilevanza in quanto, se da un lato non sono strettamente connessi all'attività lavorativa, di fatto ne influenzano pesantemente il suo evolversi e

possono rappresentare anche per l'azienda un problema non irrilevante (perdita di risorse umane, di periodo di abilità al lavoro se non addirittura inabilità permanente e conseguente riorganizzazione, in tempi rapidi, della mansione precedentemente svolta dal collaboratore al momento inabile). Si osserva inoltre che le campagne di sensibilizzazione al problema mirano a non escludere tale fenomeno come ad es. l'esperienza del WHP di Bergamo (<https://retewhpbergamo.org/2016/05/18/24-maggio-sicurezza-stradale-tra-obblighi-normativi-e-whp-responsabilita-e-opportunita/>) che rientra nella più vasta attività del WHP Lombarda (concetto di Promozione della Salute nei contesti occupazionali - *Workplace Health Promotion o WHP*). Vedasi allegati:

- a) **2\_whp-osh-per-datori-di-lavoro;**
- b) **3\_whp-osh-per-lavoratori;**
- c) **Manuali WHP\_sicurezzastradale aggiornati al 2016 scaricabili al link:**  
<https://retewhpbergamo.org/allegati-sicurezza-stradale/>
- d) **La rete WHP\_Lombardia è accessibile al link:** <https://retewhplombardia.org/>

#### SLIDE 7

La slide rappresenta l'unione delle tre banche dati elaborate per la ricerca. Per gli approfondimenti del caso e la conoscenza dei criteri utilizzati nella ricerca, si rimanda al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5. Gli esiti sulla relazione dell'incidentalità stradale connessa all'abuso di sostanze psicoattive è già rappresentato da quei complessivi 23 casi (di cui solo 5 rilevati dalle forze dell'Ordine). Tale osservazione potrebbe, a giudizio dell'autore, trarre in inganno circa la (apparente) scarsa significatività del fenomeno che, dal punto di vista meramente dimensionale, rappresenta lo 0,5% del totale degli eventi. Bisogna, sul tema, riconoscere alcuni fattori connessi alla reale capacità del Sistema di emersione del fenomeno:

- 1) Non per tutti gli incidenti avviene l'intervento delle Forze dell'Ordine (SOTTOSTIMA);
- 2) Allorquando sussiste l'intervento delle Forze dell'Ordine, la scheda ISTAT (di rilevamento dei fattori dell'incidente - circa 500 dati – scaricabile al link:  
[http://www3.istat.it/strumenti/rispondenti/indagini/incidentistradali/2011/CTT\\_INC\\_edizione%202011.pdf](http://www3.istat.it/strumenti/rispondenti/indagini/incidentistradali/2011/CTT_INC_edizione%202011.pdf) viene compilata solamente in caso di incidenti stradali con lesioni a persone (SOTTOSTIMA);
- 3) Il rilevamento dei dati che avviene nell'immediatezza dei fatti prevede due specifiche voci «condizioni presunte dell'incidente per stato psico-fisico»; solo di rado le F.O. sono nelle condizioni di verificare strumentalmente ed inoppugnabilmente lo stato psico-fisico dei conducenti (SOTTOSTIMA);
- 4) Non esiste una procedura codificata ed efficiente, per la segnalazione postuma sulla scheda ISTAT dello stato psico-fisico dei conducenti laddove i laboratori (solitamente degli Ospedali) ne rilevino strumentalmente le condizioni (SOTTOSTIMA);
- 5) Anche il sistema prevenzionale di controllo dell'abuso di sostanze da parte dei datori di lavoro sui lavoratori soggetti a specifici protocolli di sorveglianza sanitaria ai sensi dell'art. 41 commi 4 e 4-bis del D.Lgs81/08 presenta ampi margini di miglioramento per l'emersione di tali abusi.

Non bisogna inoltre dimenticare che gli infortuni stradali, siano essi lavoro-correlati che in itinere, sono comunque intimamente connessi al *lavoro* in quanto anche per l'itinere il lavoratore o proviene dal «lavoro»

o vi ci si deve recare; nell'ambiente di lavoro sono presenti soggetti con cui il lavoratore, eventualmente tendente all'abuso di sostanze, interagisce e lavora. E', a parere dell'autore, nell'ambito del microcosmo aziendale che si dovrebbe favorire una comunicazione con il medico competente che ponga in essere sistemi di assistenza a quei lavoratori soggetti a tali patologie. Chi scrive auspica una realtà aziendale *includente* anziché *escludente* anche – ma soprattutto – tra i lavoratori, all'interno di un rapporto solidaristico che rischia sempre più di trovare ambienti relazionali difficili.

Si può approfondire il tema consultando agli allegati:

**6\_ALCOL\_tra\_dir\_salute\_e\_dir\_lavoro\_Abstract\_Guardavilla\_nov2014** e **7\_Sostanze d'abuso e incidenti stradali\_Giustini\_ISS**

#### SLIDE 8

Rimandando al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5 – I° parte, si osserva che la gravità delle conseguenze di un infortunio stradale, espresse in termini di mortalità, rispetto a quello occorso in azienda è di 9 volte superiore (0,9 vs 0,1) mentre è del doppio (0,5 vs 1,1) se i postumi sono permanenti.

Per tali ragioni alcune imprese, particolarmente sensibili, hanno cominciato a prendere in considerazione interventi di varia natura (ed impegno sia economico che organizzativo) per assicurarsi una riduzione dell'incidentalità stradale, almeno per la parte su cui le aziende possono intervenire. Si citano quelle note all'autore, di cui una parte introdotte dalle aziende aderenti al programma WHP:

1. Formazione ed informazione sul fenomeno dell'incidentalità stradale;
2. Apertura di convenzioni con gommista locale per la fornitura di treni di gomme invernali. La convenzione prevede una scontistica da parte del fornitore ed una partecipazione economica dell'azienda che favorisce da parte dei lavoratori il cambio gomme invernali della propria auto;
3. Istituzione del registro di controllo (per auto aziendali);
4. Procedura interna di divieto assoluto dell'utilizzo di cellulari ed altri strumenti di comunicazione anche se dotati di bluetooth, auricolari ed altri sistemi di comunicazione compresi quelli di cui potrebbe essere dotata l'autovettura aziendale. Ciò al fine di evitare la più piccola distrazione durante la guida del mezzo. La procedura aziendale pertanto consente al conducente del veicolo di non rispondere immediatamente al cellulare, ma di accostare l'auto e richiamare in tutta sicurezza. La multinazionale che ha adottato tale procedura da anni ha un considerevole parco veicolare aziendale di agenti rappresentanti;
5. Un'azienda di grandi dimensioni ha in corso di progettazione l'avvio di una convenzione con l'azienda di trasporti locale per favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici per recarsi al lavoro A/R che prevede uno sconto di circa il 30% del biglietto, parte a carico del datore di lavoro e parte a carico dell'azienda di trasporto;
6. Alcune aziende hanno optato per l'accesso di una parte di propri dipendenti ai corsi di guida sicura organizzati dall'ACI; l'esito di tale specifica formazione (che prevede anche l'addestramento sul campo) è sempre positivo in quanto molto gradito dai lavoratori.

#### SLIDE 9

Rimandando al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5, si osserva che la gravità delle conseguenze di un infortunio stradale, espresse in termini di giornate perse la media è del 24 % maggiore a scapito degli eventi stradali.

Prima di attivare l'animazione chiedere ai partecipanti a quali, secondo loro, appartengono le due classi di giornate medie perse tra:

☐ **Infotuni che avvengono in azienda o comunque all'interno del perimetro aziendale;**

**oppure**

☐ **Infotuni che avvengono in strada, sia lavoro-correlati che in itinere, sa con o senza mezzi di trasporto (vedi pedoni).**

Lasciare a tutti il tempo di esprimersi ed eventualmente fare una tabella sul cartellone, fare la media e esprimere quello che potrebbe risultare come statistica all'interno del gruppo dei discenti.

Lanciare l'animazione e discuterne.

#### SLIDE 10

Rimandando al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5, si conferma come i **soggetti deboli della strada** (pedoni ciclisti e motociclisti) paghino un prezzo elevato in termini di danno.

Proprio per la natura intrinseca del mezzo di trasporto a due ruote (anche una semplice caduta anche da fermo può determinare esiti rovinosi), l'aspetto comportamentale del conducente rappresenta un

elemento di sicurezza imprescindibile. Favorire l'uso delle ciclabili (se presenti) anche se comportasse un percorso più lungo (la bici fa bene alla salute!!) o in alternativa percorso meno pericolosi e congestionati, l'uso dei mezzi di visibilità del velocipede (gilet, luci posteriori ed anteriore, dispositivi per implementare la luce riflessa – vedi raggi delle ruote, accessori ad alta visibilità per telaio ed affini, ecc.), il regolare uso del caschetto (DISPOSITIVO DI PROTEZIONE INDIVIDUALE) ed il rispetto del codice della strada, integrano le misure che permettono un **uso sicuro** della bicicletta.

Parimenti per la moto si possono citare le similari precauzioni per fare di questo mezzo un sistema di trasporto divertente e decongestionante il traffico cittadino: **RICORDANDO COMUNQUE CHE FATTO TUTTO CIO', SI E' RAGGIUNTO IL 50% DEL MARGINE DI SICUREZZA; L'ALTRO 50% E' COSTITUITO DAGLI ALTRI UTILIZZATORI DELLA STRADA..... In quanto se soggetti deboli sono, in caso di incidenti, soggetti deboli rimangono!**

#### SLIDE 11

Rimandando al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5, la diversa distribuzione dei comparti caratterizzati dall'incidentalità stradale permette di conoscere in quali attività lavorative sono maggiormente esposti i lavoratori al rischio specifico.

Questi dati possono essere contestualizzati, per l'area di interesse dei lavoratori discenti, utilizzando i dati INAIL al link:

**<http://dati.inail.it/opendata/default/Daticadenzasemestrale/index.html>**

Vedi voce «D»:

D - modalità dell'infortunio:

11. modalità di accadimento: codice della modalità (se "in occasione di lavoro", "in itinere");

12. con/senza mezzo di trasporto (coinvolto): codice della modalità (se "con" o "senza");

Ovviamente sarà poi cura del docente elaborare i dati resi disponibili dall'Ente Assicuratore al fine di presentare il fenomeno infortunistico Regionale (o Provinciale) in rapporto alla media Italiana.

#### SLIDE 12

Rimandando al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5, si osserva che i diversi mezzi coinvolti nell'incidentalità stradale in particolari settori produttivi richiama i relativi datori di lavoro a verificare se nella propria azienda sussistano presupposti per un maggior rischio derivante dall'utilizzo di mezzi a due ruote che, come rileva la ricerca, determinano un danno infortunistico di particolare gravità; sarà così possibile attivare programmi mirati di prevenzione, sia dal punto di vista informativo che procedurale (ci sono aziende che, a fronte di un'analisi dell'incidentalità dell'area produttiva ove sono inseriti, hanno programmato un diverso scaglionamento degli ingressi e delle uscite dallo stabilimento al fine di ridurre l'esposizione ad incidente stradale). In materia di utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto (prevalentemente in itinere) si può consultare l'allegato:

### **8\_Ciclisti - Incidenti stradali**

#### SLIDE 13

Rimandando al link del sito dell'ATS Val Padana presenti nella slide n°5 – I°parte, si presenta una sessione particolarmente innovativa della Ricerca che ha stimato i costi (diretti ed indiretti) dell'incidentalità stradale. Lo studio utilizzato è quello introdotto dallo Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale allegato al Decreto Dirigenziale n. 189 del 24/09/2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La metodologia utilizzata si basa sull'approccio al capitale umano e realizza una stima dei costi medi umani per deceduti e feriti ipotizzando (sulla base di valori registrati in Piemonte ed Emilia Romagna) una ripartizione 14%-86% fra feriti gravi e lievi in quanto la scheda Istat non distingue i feriti per tipologia di lesione, mentre con l'associazione del data base INAIL, è stato possibile assegnare con precisione i relativi costi (stimati) dei danni in funzione dei giorni di inabilità permanente o temporanea, riducendo così il margine di incertezza.



Nell'esempio riportato è stato possibile anche «misurare» il fenomeno all'interno di uno specifico comparto produttivo (C26 – ISTAT) separando le qualifiche professionali. Ricordando che tale approfondimento è possibile, su richiesta all'ATS Val Padana all'indirizzo mail [michele.montresor@aslmn.it](mailto:michele.montresor@aslmn.it), per la sola Provincia di Mantova, l'esempio esprime le potenzialità informative del progetto di Ricerca.

#### SLIDE 14

Presentate le caratteristiche epidemiologiche del fenomeno le slide seguenti mirano al coinvolgimento del lavoratore nel tentativo di arrivare alla comprensione del perché succedono gli incidenti e condividere con loro alcune strategie di riduzione, per quanto possibile a livello personale, della frequenza e della gravità.

Cliccando al centro dell'immagine, si attiva un video della Campagna di sensibilizzazione per la sicurezza stradale promossa dalla World Health Organization (organizzazione Mondiale della Sanità) che propone 5 regole ritenute fondamentali per la prevenzione dei danni degli incidenti stradali.

Sebbene la discussione sugli argomenti trattati nel video sia prevista successivamente, è opportuno «a caldo» lasciare spazio alle considerazioni dei partecipanti, sia sui loro vissuti che di fatti a cui sono a conoscenza e che possono rinforzare il messaggio della Campagna; l'abilità del formatore sarà quella di contenere eventuali divagazioni ed «indirizzare» la discussione sulle possibilità concrete di esporsi in maniera ridotta al rischio e sul ruolo (trattato successivamente) del proprio comportamento finalizzato all'autoprotezione.

Di particolare interesse comunicativo appare il coinvolgimento della popolazione intorno al soggetto che mette in atto comportamenti pericolosi e potrebbe rappresentare un'ulteriore occasione di confronto in aula, l'interessamento dei discenti circa l'intervento proattivo degli stessi in caso di osservazione di altri colleghi (o semplici conoscenti) che non rispettino le regole basilari del codice della strada.

#### SLIDE 15

Slide di particolare complessità in quanto si comincia ad introdurre la personale responsabilità **comportamentale** in merito all'adozione di atteggiamenti a rischio per la propria e l'altrui incolumità, se adottati durante la guida di mezzi di trasporto.

Cliccando al centro dell'immagine in basso a destra si attiva il collegamento al video di presentazione sulla consapevolezza situazionale (A.Pagano\_16/11/2015) e su come vengono attivati alcuni meccanismi automatici della guida dei mezzi, il cui relatore, Dr. Attilio Pagano, ha partecipato al workshop di Mantova del 16 novembre 2015 "Incidenti stradali e sicurezza - Analisi delle circostanze e proposte operative per la riduzione degli infortuni stradali in occasione di lavoro ed in itinere" di cui si è estrapolata la relazione; tale relazione è anche disponibile in formato scritto in allegato **9\_Intervento\_A.Pagano** con la possibilità di approfondire l'argomento delle Non Technical Skill con l'allegato **10\_Maurizio-Catino\_NTS**.

Sfruttare l'intervento del Dr. Attilio Pagano richiamando i lavoratori a condividere le proprie esperienze in materia di guida per valutare, se i discenti concordano, la congruità di quanto affermato nel video. Si segnala in particolare modo l'accento ad un particolare meccanismo della nostra mente: **l'abituazione**. Per abituazione s'intende generalmente un processo cognitivo consistente nell'attenuazione graduale di una risposta ad uno stimolo, man mano che questo diventa familiare; classica forma di adattamento adattativo che può essere descritta scientificamente come apprendimento non associativo. Con l'abituazione noi impariamo a trascurare le cose che accadono regolarmente proprio perché accadono regolarmente. Una sua definizione formale la vede come «riduzione della risposta conseguentemente a una ripetuta stimolazione». William James (1842 – 1910!!) scrisse che «l'abitudine diminuisce l'attenzione consapevole con cui svolgiamo i nostri atti».

Gli aspetti negativi dell'abituazione (in quanto ci sono indubbiamente anche aspetti positivi) non solo ci porta a non notare ciò che prosegue senza intoppi, ma anche a ritenere che non sia più tanto utile prestare attenzione agli eventi positivi; quasi che essi si perpetuino senza il nostro contributo. Nella

guida di un mezzo di trasporto quindi se l'abituazione ci permette di guidare senza riflettere alle molte **variabili endogene del sistema «uomo – macchina»** (n° di giri -> cambiata delle marce, azione tergi vetro in caso di parabrezza sporco, impostazione della curva in base a velocità, assetto stradale, ecc.), essa rappresenta un serio problema rispetto alle **variabili esogene**: cioè laddove più o meno improvvisamente si sostanziano fattori di pericolo a cui non siamo pronti a rispondere se la nostra capacità attentiva viene meno. Focalizzare con i partecipanti tale aspetto cognitivo, *ineludibile*, al fine di aumentare la consapevolezza della necessità di:

- ☐ *mantenere alta l'attenzione;*
- ☐ *Non mettersi alla guida in stati psicofisici non ottimali;*
- ☐ *Interrompere la guida all'insorgere di una riduzione di attenzione o di prestazione;*
- ☐ *Evitare comportamenti distraenti.*

Parallelamente l'Organizzazione Aziendale deve creare le migliori condizioni perché i propri collaboratori attuino tali comportamenti. E' un loro preciso obbligo giuridico imposto prima di tutto dall'art. 2087 C.C. e ribadito dal D.Lgs. 81/08.

Successivamente cliccare al centro dell'immagine in alto a dx per avviare il collegamento con una parallela coppia di slide in tema di «misura del comportamento» e la complessità di stimare l'effettiva dimensione del fenomeno comportamentale in quanto ciò che si osserva successivamente all'evento è l'esito finale dell'azione del conducente che, nella maggior parte dei casi non ha alcun interesse a dichiarare il proprio reale comportamento che ha generato la situazione rischiosa, laddove effettivamente posta in essere. Ricordando comunque che la Ricerca (***Infortunati per tipo di comportamento. Anni 2009-2013***) ha evidenziato come solo una parte di tutti i comportamenti adottati dai conducenti possa ritenersi ***irregolare (44%)***, è possibile approfondire tale aspetto leggendo l'allegato **11\_Classifica comportamenti pericolosi**. Inoltre si rileva che la maggior parte delle informazioni contenute nelle tabelle presentate e relative ai comportamenti adottati dai conducenti alla guida dei mezzi, **non sono accessibile alla popolazione [Vietato l'accesso ai non autorizzati]**.

In materia di ***Gestione dell'elemento umano nelle organizzazioni per la salute e la sicurezza sul lavoro***, si può consultare il recente documento realizzato INAIL in allegato:

**27\_GestioneElementoUmano\_INAIL\_2016.**

#### SLIDE 16

Cliccare all'interno dell'area nera per avviare il collegamento con i relativi video che mostrano come i comportamenti delle persone possono cambiare se vengono ricontestualizzati gli ambienti ove tali comportamenti hanno luogo. Non solo: anche laddove le altre persone presenti in tali luoghi, attuano i medesimi cambiamenti comportamentali, maggiore sarà la disponibilità di una larga parte di essi a porsi sulla strada del cambiamento. Non si nasconde che l'aspetto divertente degli interventi attuati nei luoghi dei tre filmati, gioca un ruolo determinante per la buona riuscita delle buone prassi proposte; è altrettanto vero però che anche nei luoghi di lavoro è possibile, con la complicità dell'Alta Direzione, porre in essere contesti «sociali» che favoriscono modifiche dei comportamenti a rischio. E' tutta l'esperienza del WHP (si veda slide n° 6) e di altre aziende che, pur fuori da progetto di Promozione della salute nei luoghi di Lavoro, attuano piccoli accorgimenti organizzativi che favoriscono il benessere lavorativo, la riduzione di taluni rischi anche connessi all'uso del proprio mezzo di trasporto per recarsi al lavoro; un'azienda mantovana della metalmeccanica, anche per scopi produttivi (***la sicurezza va, alla lunga, quasi sempre a braccetto con la produzione = + sicurezza -> + produzione/qualità***) ha impostato un orario di lavoro flessibile dalle 6:00 alle 18:00 allo scopo di:

1. **Evitare la presenza di lavoratori in solitario ai sensi del D.M 388:2003;**
2. **Diversificare l'accesso allo stabilimento in orari con minor traffico veicolare;**
3. **Permettere ad alcuni lavoratori/lavoratrici di espletare, prima dell'inizio del turno, l'accompagnamento a scuola dei propri figli;**

4. **Gestire in modo differenziato la pausa mensa tra chi vive in prossimità dello stabilimento e chi, invece distante d esso, si deve fermare in saletta ristoro per il consumo del pasto portato da casa;**
5. **Allungare i «tempi macchina» per aumentare la produzione con i medesimi investimenti tecnologici (modifica di impianti, aggiornamento tecnologico, installazione di stazioni robotizzate, ecc.)**

Alla luce di quanto visionato appare utile stimolare i discenti nel proporre alcune soluzioni, per ridurre i rischi lavorativi connessi alla guida di mezzi, siano essi **lavoro-correlati** (A) che **in itinere** (B). Raccogliere le proposte su un cartellone che viene compilato durante la discussione e diviso nelle due sessioni, «A» e «B». (Eventualmente da restituire, insieme al test di gradimento, ai rispettivi datori di lavoro per le valutazioni ed eventuali interventi preventivi del caso – ex art. 28 comma 2, lett.c) del D.Lgs 81/08).

#### SLIDE 17

Come sopra.

#### SLIDE 18

Come sopra.

#### SLIDE 19

Cliccare al centro dell'immagine per avviare il collegamento con il video che riguarda l'intervista ad una lavoratrice della Pubblica Amministrazione che, durante un trasferimento con l'auto personale dalla sede centrale di Mantova ad una sede periferica, ha avuto un gravissimo incidente senza però riportare conseguenze fisiche. L'auto è andata completamente distrutta ed il racconto mette in evidenza gli aspetti cognitivi dell'attività del soggetto che, alla guida dell'auto, si concentra in altra attività e, conseguentemente, non si avvede della realtà che si modifica; realtà che invece richiede la sua massima attenzione. Come abbiamo ascoltato dal Dr. Attilio Pagano, nel video della slide n°13, la consapevolezza situazionale durante la guida deve essere sempre massima per poter essere nelle migliori condizioni psicologiche ed attentive per reagire ad una situazione (traffico, viabilità, tempo, illuminazione, percezione del conducente, ecc. ) che cambia in continuazione. Soprattutto laddove, percorrendo strade note, tendiamo ad attivare meccanismi automatici per alleggerire il carico mentale (attività del nostro cervello che compie in automatico).

Per approfondire alcuni aspetti cognitivi del funzionamento del nostro cervello si consiglia di consultare gli allegati:

- ❖ **12\_Errore\_umano\_J.Reason;**
- ❖ **13\_The\_Human\_Contribution\_J.Reason;**
- ❖ **14\_Rischio\_e\_comportamento;**
- ❖ **15\_Risk\_management\_errori\_e\_incidenti.**

#### SLIDE 20

Avviare e stimolare la discussione su quanto presentato fino ad ora al fine di far emergere eventuali coincidenze con il vissuto dei discenti.

Lasciare la slide per il tempo necessario al confronto interno al gruppo ed accettare, ponendole in evidenza positivamente, eventuali critiche al materiale presentato. Se alcuni partecipanti fossero di parere diverso rispondere sempre molto pacatamente e supportare quanto presentato come l'esito delle ultime ricerche in materia di incidentalità stradale e ricordando che il maggior interesse al tema dimostrato a livello nazionale ed internazionale, prova la rilevanza del fenomeno.

Sarebbe di particolare interesse riuscire a far emergere la condivisione dei partecipanti con le spiegazioni che alcuni ricercatori internazionali (in particolare J.Reason e J.Rasmussen) danno circa le modalità di assumere decisioni da parte dei lavoratori, durante il lavoro ed anche nell'attività di guida dei

veicoli, secondo lo schema di James Reason relativo all'errore umano che si può classificare su tre livelli:

1. **slip e lapse** (fallimenti dell'esecuzione). Sono errori (SLIP – di tipo attenzionale e LAPSUS - della memoria) che hanno origine da qualche fallimento nello stadio di esecuzione e/o di immagazzinamento di una sequenza d'azioni senza riferimento al fatto che il piano che le ha guidate fosse adeguato o meno per raggiungere l'obiettivo.
2. **mistake** (fallimenti della pianificazione). Sono da considerarsi come deficienze o fallimenti dei processi di giudizio e/o inferenziali coinvolti nella scelta di un obiettivo o nella specificazione dei mezzi necessari al suo raggiungimento, indipendentemente dal fatto che le azioni dirette da questo schema di decisione vengano eseguite secondo il piano o meno. Essi sono più elusivi e complessi degli SLIP, rappresentano un pericolo più grande e per natura sono anche più difficili da individuare.
3. **violazioni o sabotaggi** (azioni volontarie o indotte dalle circostanze). Trattasi delle violazioni di routine [o ottimizzanti], violazioni eccezionali o atti di sabotaggio: di complessa valutazione, ma sempre all'interno del "contesto organizzativo" che ne può favorire la comparsa. Es. reiterata disattivazione dei finecorsa di sicurezza o mancata osservanza di normative di sicurezza, procedure di lavoro e buone prassi.

Poiché tali argomenti richiederebbero una lezione a parte, data la delicatezza dell'interpretazione del comportamento umano e delle sue dirette conseguenze in ambito lavorativo, si valuti la possibilità di dedicare una sessione a parte; ovviamente solo se il formatore possiede le specifiche conoscenze della materia che, anche in ambito di rispetto del codice della strada, presenta ampie possibilità di interpretazione dei comportamenti.

## II° PARTE

### SLIDE 3

Somministrazione del test di gradimento/questionario sui 6 filmati di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale.

Cliccando all'interno dell'immagine che fa sintesi dell'argomento trattato, si lancia il video ad essa collegata.

E' opportuno che alla fine di ogni cortometraggio siano lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che lo spot ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti esente da giudizi può stimolare il racconto di fatti e circostanze i cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.

**In particolare si dovrà porre attenzione all'uso delle cinture di sicurezza non solo da parte del conducente ma anche da parte degli altri passeggeri presenti ed in particolar modo dei minori che, ancora troppo spesso, pagano un prezzo troppo alto ed assolutamente vergognoso per la superficialità degli adulti che non esigono il rispetto dell'uso delle cinture durante i viaggi in auto.**

Il test sarà ritirato dopo la visione del cortometraggio successivo e relativa valutazione.

### SLIDE 4

Somministrazione del test di gradimento/questionario sui 6 filmati di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale.

Cliccando all'interno dell'immagine che fa sintesi dell'argomento trattato, si lancia il video ad essa collegata.

E' opportuno che alla fine di ogni cortometraggio siamo lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che lo spot ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti, esente da giudizi, può stimolare il racconto di fatti e circostanze i cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.

**In particolare si dovrà ricordare che anche per piccoli spostamenti è quanto mai opportuno (nonché obbligatorio!) l'uso delle cinture in quanto anche durante un piccolo tamponamento, la cintura, assicurando il conducente al sedile, limita il contraccolpo che, non protetto dall'apertura degli airbags, può determinare un serio danno a colonna vertebrale e collo.**

Il test sarà ritirato dopo la visione del cortometraggio successivo e relativa valutazione.

#### SLIDE 5

Somministrazione del test di gradimento/questionario sui 6 filmati di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale.

Cliccando all'interno dell'immagine che fa sintesi dell'argomento trattato, si lancia il video ad essa collegata.

E' opportuno che alla fine di ogni cortometraggio siamo lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che lo spot ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti esente da giudizi può stimolare il racconto di fatti e circostanze i cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.

**L'uso degli strumenti multimediale alla guida di mezzi, vietato dal codice della strada (art. 173 comma 2 del D.Lgs 285/92 - *È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per ...omissis. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare, purché il conducente abbia adeguate capacità uditive da entrambe le orecchie, che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani*) dovrebbe essere dissuaso anche dai passeggeri che sovente assistono impotenti alle acrobazie del conducente per guidare e mantenersi in «collegamento» con il mondo.....L'adozione di un collegamento bluetooth è oggi accessibile a costi bassissimi anche per autovetture non dotate di tale tecnologia e fonte di sicurezza. Infatti a marzo del 2015 la AAA – un'ente statunitense paragonabile in qualche modo alla nostra ACI – ha pubblicato uno studio sulle cause degli incidenti stradali che riguardano i giovani, da cui è emerso che l'utilizzo dei cellulari ne è la seconda causa (la prima è la distrazione causata dalla presenza di altri passeggeri). I due ricercatori della Carnegie Mellon University hanno cercato di risolvere questo problema evitando di precludere l'utilizzo dei cellulari – i divieti esistono già oggi, e non bastano – e pensando invece a un sistema in grado di ridurre al minimo i rischi.**

Il test sarà ritirato dopo la visione del cortometraggio successivo e relativa valutazione.

#### SLIDE 6

Somministrazione del test di gradimento/questionario sui 6 filmati di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale.

Cliccando all'interno dell'immagine che fa sintesi dell'argomento trattato, si lancia il video ad essa collegata.

E' opportuno che alla fine di ogni cortometraggio siamo lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che lo spot ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti esente da giudizi può stimolare il racconto di fatti e circostanze i cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.



**Sebbene molti siano propensi ad accettare alcuni rischi derivanti da una guida non completamente sicura, non si considera quasi mai che le nostre scelte possono influire anche su soggetti che, le medesime scelte, non hanno condiviso ma di cui rischiano di assumersene le conseguenze; non sarà difficile per il relatore citare esperienze dirette o indirette di tale affermazione. Una su tutte il naufragio della Costa Concordia, sebbene su tale evento abbiano influito anche componenti organizzative che si possono approfondire nell'allegato 28)\_Rapporto-progresss-concordia.pdf.**

**Mentre i mezzi di oggi sono dotati di molteplici sicurezze e l'abitacolo sia progettato, testato e costruito mantenendo un'elevata sicurezza della cellula vitale dell'abitacolo (come dimostrato dal racconto della slide 17 e valutabile del video della slide 25, non potremo mai sapere chi ci possa essere oltre la siepe..... e grande sarà la nostra responsabilità.**

Il test sarà ritirato dopo la visione del cortometraggio successivo e relativa valutazione.

#### SLIDE 7

Somministrazione del test di gradimento/questionario sui 6 filmati di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale.

Cliccando all'interno dell'immagine che fa sintesi dell'argomento trattato, si lancia il video ad essa collegata.

E' opportuno che alla fine di ogni cortometraggio siamo lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che lo spot ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti esente da giudizi può stimolare il racconto di fatti e circostanze i cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.

**Se potessimo fermarci un attimo prima di causare un incidente..... La valutazione delle distanze di sicurezza in rapporto alla velocità dei mezzi, l'accelerazione dell'auto e la percezione degli altri conducenti potrebbe tranquillamente costituire un calcolo ingegneristico di notevole complessità; invece ognuno di noi conduce tali valutazioni in tutta tranquillità tutti i giorni più volte al giorno. Se non fosse che, a volte, le risultanze di tali valutazioni sono errate e le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti. L'attenzione e la consapevolezza situazionale rappresentano attitudini che, se non acquisite, possono esserlo nel tempo avendo piena consapevolezza della loro importanza. Ricordando sempre che pochi minuti guadagnati (anche molte volte) non potranno mai paragonarsi agli esiti nefasti di una sola di queste nei cui calcoli qualcosa è andato storto.....**

Il test sarà ritirato dopo la visione del cortometraggio successivo e relativa valutazione.

#### SLIDE 8

Somministrazione del test di gradimento/questionario sui 6 filmati di sensibilizzazione sul tema dell'incidentalità stradale.

Cliccando all'interno dell'immagine che fa sintesi dell'argomento trattato, si lancia il video ad essa collegata.

E' opportuno che alla fine di ogni cortometraggio siamo lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che lo spot ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti esente da giudizi può stimolare il racconto di fatti e circostanze i cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.

**Da alcuni anni la piaga dei giovani e delle *stragi del sabato sera* si sono ridimensionate per mezzo di una campagna di sensibilizzazione a tappeto e per l'inasprimento delle norme che sull'uso dell'alcol durante la guida di mezzi, non lascia molti margini di trattative. L'autore ritiene che fintanto che tale piaga non sarà completamente debellata ogni sforzo per porre agli antipodi «guida» e «sostanze**

**psicoattive» (non dimentichiamo anche l'incidenza dei farmaci) è sempre ben ripagato anche solo da un evento evitato.**

Il test sarà ritirato dopo la visione del cortometraggio successivo e relativa valutazione.

#### SLIDE 9

Cliccando all'interno dell'immagine «6:30» si lancia il video ad essa collegato.

E' opportuno che alla fine del cortometraggio siamo lasciati alcuni minuti per favorire l'eventuale discussione sul messaggio che la storia ha invitato a riflettere e, se il gruppo si trova in sufficiente sintonia, favorire l'emersione di eventi simili conosciuti per diretta o indiretta esperienza. Il confronto tra i presenti, esente da giudizi, può stimolare il racconto di fatti e circostanze di cui i lavoratori sono a conoscenza e trovare, con loro, una spiegazione a quanto è successo. E tentare di proporre misure di prevenzione/contenimento dei rischi derivanti dall'uso dei mezzi di trasporto.

Cliccando invece sull'immagine di destra (nella fascia alta), si apre la «Storia d'infortunio» pubblicata sul sito di DORS (<http://www.dors.it/page.php?idarticolo=2486> oppure all'allegato: **16\_Il\_buio\_all'improvviso**) ove sono presentate alcune possibili soluzioni preventive del colpo di sonno; sarà possibile confrontarsi con i lavoratori sulle soluzioni presentate e sulla loro efficacia, livello di attuazione e comodità d'uso, anche dal punto di vista procedurale. Come invece potrebbe emergere che, invece, la criticità risiede maggiormente nell'organizzazione del lavoro (stato dei mezzi, manutenzione, tempi di lavori/riposo, carichi di lavoro, ecc.).

La storia completa presenta elementi di contesto e fattori che possono favorire maggiormente la discussione sulla problematica del colpo di sonno che incide pesantemente sulle statistiche degli incidenti stradali, soprattutto per le conseguenze derivanti dalla totale perdita di controllo del mezzo. Inoltre, alla luce della recentissima Direttiva dell'Unione Europea del 1 luglio 2014 che finalmente fa proprie le sollecitazioni della comunità scientifica in materia di sicurezza stradale e di prevenzione dei rischi conseguenti a patologie del conducente ormai clinicamente ben conosciute ma ancora non recepite a livello comunitario. Il riferimento è all'**OSAS** o sindrome delle apnee ostruttive da sonno, patologia che comporta rischi per la circolazione stradale quando non viene adeguatamente curata, essendo appunto causa di sonnolenza alla guida e potendo quindi costituire un problema di salute pubblica. Secondo i dati ufficiali, **nell'UE la sonnolenza è responsabile di oltre il 30% dei casi di incidenti stradali** su tutte le strade; **in Italia la stima sia di oltre il 22% per la sola rete autostradale**. Tali incidenti purtroppo sono gravati da un'alta mortalità, maggiore rispetto ad altre cause. Nonostante i numerosi studi sull'argomento, finora né la disciplina della Comunità europea né la legislazione italiana in materia di patente di guida avevano previsto limitazioni per questa patologia e le relative procedure sanitarie di controllo in fase di rinnovo del permesso di guida. Nel marzo 2015 è entrato in vigore una piccola parte del Regolamento europeo 165/2014, che apporta alcune modifiche alle norme tecniche e operative sul cronotachigrafo digitale; la gran parte delle novità è entrata in vigore a marzo 2016. *Il regolamento UE 165/2014* (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Europea del 28 febbraio 2014) è piuttosto corposo e comprende 48 articoli, più due allegati, anche perché sostituisce integralmente il Regolamento originale che impone l'obbligo del cronotachigrafo, ossia il 3821/1985.

E' possibile approfondire l'argomento consultando l'allegato **17\_Sindrome delle apnee ostruttive in sonno** mentre la Direttiva UE - 2006/126/CE (Patente AM e requisiti minimi degli esami di guida), è consultabile al link:

<http://www.patente.it/ecom.dll/noAjax?idc=1126>

**Il test sarà ritirato dopo la visione di questo cortometraggio e relativa valutazione anche di questo contributo.**

#### SLIDE 10

Il racconto fornisce una prima descrizione letteraria di un tragico incidente avvenuto nel pieno della notte dovuto a stanchezza e deficit di sonno. La morte di Palinuro, il vecchio ed esperto nocchiero della nave di Enea che, preso da un colpo di sonno precipitò dalla poppa della nave con il timone in ma-

no e annegò davanti alle coste campane. [La foto in basso a sx rappresenta la nave scuola della Marina Militare Italiana **Palinuro** che prende il nome proprio dal nocchiere della nave di Enea]. Mentre Virgilio pone enfasi sulla «responsabilità» del SONNO, appare invece più interessante spostare l'attenzione dei discenti sulle «effettive» responsabilità, ad esempio, del lavoratore del video precedente che dopo una notte insonne, messosi alla guida di un'auto quasi tutto il giorno e, nonostante i segnali premonitori che il suo fisico (abbiocchi ripetuti) gli ha mandato, non ha avuto un comportamento sufficientemente accorto, dandosi del tempo di riposo non appena ricevute le prime avvisaglie della propria stanchezza.

La slide offre quindi l'opportunità di proseguire con la discussione sul tema del colpo di sonno ed in base ai soggetti esposti (turnisti, trasportatori, ecc.) sarà possibile accogliere particolari istanze derivanti dall'organizzazione del lavoro e dall'incidenza di questa in materia di guida dei mezzi, anche in itinere.

Ulteriori approfondimenti possono essere condotti consultando gli allegati messi a disposizione con la presente presentazione (volutamente fornita in .ppt con sfondo bianco per essere modificabile a piacimento e contestualizzata nell'ambito formativo a cui è destinata) ed ampliare così gli argomenti proposti, anche in funzione dei soggetti da formare in relazione alle specifiche mansioni e settori produttivi di appartenenza:

- a) **18\_Prevenzione incidenti stradali autotrasporto ;**
- b) **19\_Prevenzione\_ed\_accertamento** (*Prevenzione ed accertamento delle violazioni: limiti e garanzie – analisi tecnico-giuridiche degli accertamenti sugli incidenti stradali*);
- c) **20\_Report incidenti stradali\_Lombardia 21\_Ricerca Trentino stradali;**
- d) **21\_Ricerca Trentino stradali;**
- e) **22\_Tabelle\_regionali\_cadenza\_mensile\_Apr\_2016\_Lombardia;**
- f) **23\_Studio\_Dors;**
- g) **24\_EU\_Distractio\_n\_study\_ottobre 2015;**
- h) **25\_EU\_newsletter2016\_distrazione;**
- i) **26\_Legge\_41-2016\_omicidiostradale;**
- j) **27\_GestioneElementoUmano\_INAIL\_2016;**
- k) **28\_Rapporto-progresss-concordia;**
- l) **29\_Il Sistema\_Guida\_Daniela\_Frisone;**
- m) **30\_distraction\_study;**
- n) **31\_EU\_newsletter2016\_distrazione;**
- o) **32\_Infortuni sul lavoro e qualità del sonno;**
- p) **33\_Sesto\_Senso;**
- q) **34\_States\_Textalyzer;**
- r) **35\_Stradali\_DORS;**
- s) **36\_Studio\_Dors.**

Oppure al link: <http://www.marco.demitri.it/i-consigli-per-le-aziende-per-la-riduzione-del-rischio-stradale-di-michele-montresor/> per approfondire le misure di prevenzione che possono essere messe in atto in azienda con la preziosa collaborazione del medico competente e dell'RLS, tra le quali possono essere citate a titolo esemplificativo (si veda lo standard ISO 39001):

- 1) **Policy aziendale sulla sicurezza stradale;**
- 2) **Assegnazione di funzioni e risorse;**
- 3) **Pianificazione delle azioni;**
- 4) **Formazione e addestramento per i dipendenti;**
- 5) **Modalità di gestione dei veicoli aziendali;**
- 6) **Modalità di pianificazione degli spostamenti;**
- 7) **Preparazione e risposta alle emergenze;**
- 8) **Monitoraggio di sinistri/infortuni su strada;**
- 9) **Azioni preventive e correttive;**
- 10) .....

#### SLIDE 11

Slide finale di saluti ai discenti. Da adattare in funzione del formatore.