



Convegno  
RISCHIO STRADALE PER UTENTI E PER LAVORATORI.  
SVILUPPO ED ESERCIZIO DELLE NTS PER LA GESTIONE DEL RISCHIO

Bologna 19 ottobre 2016

**SICUREZZA DI CHI GUIDA PER LAVORO:  
IMPATTO DEL CONTESTO SUL COMPORTAMENTO  
PROFESSIONALE DEI GUIDATORI**

Federico Ricci



Mercoledì 19 ottobre 2016 - Ore 10:30-13:00

*Sala Madrigale - 1° piano*

### **Convegno**

**RISCHIO STRADALE PER UTENTI E PER LAVORATORI.**

**SVILUPPO ED ESERCIZIO DELLE NTS PER LA GESTIONE DEL RISCHIO.**

# **SICUREZZA DI CHI GUIDA PER LAVORO: IMPATTO DEL CONTESTO SUL COMPORTAMENTO PROFESSIONALE DEI GUIDATORI**

**Federico Ricci**, Psicologo del lavoro e delle organizzazioni  
**Università di Modena e Reggio Emilia**  
(*[federico.ricci@unimore.it](mailto:federico.ricci@unimore.it), [www.pericle.org](http://www.pericle.org)*)

# Introduzione

Le statistiche internazionali indicano che gli incidenti automobilistici sul lavoro, o comunque lavoro-correlati, sono la **causa più comune** di infortunio sul lavoro, morte, assenza da lavoro.

Dobbiamo quindi analizzare, in modo specifico, il **comportamento di chi guida per ragioni di lavoro**: qualcuno che guida almeno una volta a settimana, nell'ambito delle proprie attività lavorative (Murray, Newnam, Watson, Schonfeld, & Davey, 2003).

Quando si guida per ragioni di lavoro vi è un **maggiore coinvolgimento in incidenti stradali**, in proporzione ai Km percorsi, rispetto a quando la guida avviene per ragioni non professionali (es. Broughton, et al., 2003).

# Definire il rischio alla guida per ragioni di lavoro

La guida non sicura al lavoro è data da un'alta richiesta lavorativa e un **conflitto di priorità** tra la produttività e la sicurezza.

La pressione per arrivare a destinazione in tempo determina **comportamenti di guida a rischio**: lavorare più velocemente e/o in modo meno accurato. Di fatto sono conservati gli obiettivi primari del compito del guidatore, ma compromessi gli obiettivi di sicurezza stradale. Tra i principali **fattori di rischio** (Newnam et al., 2011):

- L'eccesso di **velocità** e la **violazione delle regole** in generale
- **Distrazione**: concentrarsi principalmente sulla destinazione, pensare a problemi di lavoro, invece di prestare attenzione al comportamento di guida e alle condizioni della strada
- Guidare quando si è stanchi, in stato di **sonnolenza**

# **Specificità del contesto lavorativo sulla guida**

# Pianificare

Lo studio condotto in una grande impresa del Canada occidentale ha mostrato che il tempo dedicato a pianificare le attività di chi guida per lavoro è **correlato con** gli incidenti, la stanchezza e la capacità di prestare attenzione all'attività di guida [1].

Pianificare adeguatamente significa **ridurre i rischi**, come quelli indicati in uno studio di **guida simulata** secondo il quale effettuare chiamate in viva voce distrae come mangiare un cheeseburger, ma entrambe queste attività distraggono meno dell'operare con un lettore CD o leggere indicazioni [2].

Vi sono inoltre evidenze che i risultati ottenuti tramite simulatori di guida **si possono generalizzare al mondo reale** per: capacità di prevedere il pericolo, gestione della velocità, mantenimento dell'attenzione [3].

# Pressione del tempo

Le risposte fornite da lavoratori britannici, impegnati in attività di guida di veicoli, rivelano che oltre il 50% del campione supera spesso il limite di velocità di oltre 10 miglia/h. Quegli stessi lavoratori sono inoltre meno propensi a ritenere la velocità come un importante fattore di rischio, mentre tendono a percepire con forza l'esigenza di rispettare i tempi previsti. Questo suggerisce di realizzare misure organizzative volte a **ridurre la pressione temporale percepita** [4].

Vi è evidenza che applicare **retribuzioni 'per-km' e 'per-viaggio'** determinano maggiore propensione, rispetto a condizioni salariali fisse, a guidare in condizioni di affaticamento, con le conseguenze correlate: perdita della licenza, aumento del rischio di incidenti (soprattutto incidenti gravi), aumento di contravvenzioni inflitte [5].

# Effetto flotta

Uno studio realizzato nel Regno Unito ha esaminato il cosiddetto “effetto di chi guida un veicolo della flotta aziendale” [6]. Tali lavoratori hanno **50% di incidenti in più, a pari Km**, rispetto a chi guida auto non appartenenti a flotta aziendale [7]. I veicoli della flotta aziendale sono stati definiti “**Quelli su cui un'impresa ha un certo grado di influenza** nella loro selezione e funzionamento” [8].

In uno studio del 2008 uno dei partecipanti rese chiaramente la differenza che intercorre tra chi guida per lavoro e chi no, infatti affermò “**Ora che sono in pensione** non ho mai fretta, quindi seguo le regole del traffico” [9].

Altri dati evidenziano che il **comportamento di guida di addetti volontari è più sicuro**, ovvero essi mostrano minor disattenzione e stanchezza durante la guida rispetto ai conducenti pagati [10].



# **Limitare il rischio: non solo competenze tecniche**

# Individuo e ambiente

I conducenti hanno una percezione molto varia dei comportamenti a rischio. “**Driver**” **temerari** sono un segmento sproporzionato nella maggior parte degli incidenti, a causa di: eccesso di velocità, mancata distanza di sicurezza, brusco cambio di corsia, ridotta capacità di guida. **Limitare il grado libertà di guida** di individui ad alto rischio si rivela essere un intervento di tutela della salute [11].

Un’approfondita analisi di 100 casi di collisione/quasi-collisione, dovuti a disattenzione (molto frequente) del conducente, indicano che, rispetto a chi presta attenzione, la probabilità aumenta 6 volte in caso di **sonnolenza**, 3 volte quando si svolge un compito **visivamente e/o manualmente** complesso, 2 volte **distogliendo per qualsiasi ragione lo sguardo** per oltre 2 secondi [12]. Un ostacolo fondamentale da superare, prima di tutto, è **convincere chi guida un veicolo a frequentare un corso** di formazione [13]

# Interventi organizzativi

Interventi per la sicurezza sono stati tradizionalmente mirati a livello individuale, con iniziative di micro-livello, come la formazione dei conducenti e le strategie di modifica del comportamento. Interventi di questo tipo in genere richiedono soggetti esterni per condurre gli interventi tesi a modificare il comportamento. Più di recente, gli interventi di guida legati al lavoro si sono concentrati a **livello organizzativo**, con iniziative finalizzate alla gestione del rischio e alla promozione di una cultura della sicurezza [14].

Nel contesto di una flotta aziendale, la definizione di una forte cultura della sicurezza trasmette il messaggio che l'organizzazione è veramente impegnata a **mantenere e migliorare gli standard di lavoro** [15].

# Comunicazione efficace

I dati mostrano una relazione positiva tra il valore attribuito alla sicurezza e lo scambio di informazioni sulla sicurezza, in condizioni di basso carico di lavoro. Significa che il management deve **fare in modo che carico di lavoro non spinga in secondo piano la sicurezza**. Utile in tal senso è tenere regolarmente “safety meetings” per: scambiare informazioni con chi guida, individuare azioni di contrasto del sovraccarico, promuovere il benessere organizzativo. **I supervisori devono essere formati** ad identificare e gestire i bisogni di sicurezza quando i propri collaboratori sono in sovraccarico [16].

Il leader ha un ruolo fondamentale nel **trasmettere l'importanza del comportamento sicuro**, incoraggiare la partecipazione alla gestione della sicurezza, garantire la vigilanza e la motivazione tra i membri del proprio gruppo di lavoro [17].

# **Quale formazione: interventi formativi efficaci**

# Swedish telecommunications co. Televerket

15.000 lavoratori impegnati nella guida di veicoli aziendali, negli 8 anni precedenti 10 infortuni mortali, **tutti per collisione**. Studio di diversi interventi realizzati su 900 lavoratori:

- A. Corso di guida:** condizioni normali; condizioni scivolose; interpretazione delle condizioni.
- B. Divulgazione:** informazioni sulle varie tecniche stagionali di guida sicura, con supporti audiovisivi e opuscoli consegnati nel corso dell'anno.
- C. Gruppi di miglioramento:** piccoli gruppi locali (da 8 a 15 partecipanti), con confronto, condotto da un membro formato appositamente, su problemi noti ai partecipanti e finalizzato all'individuazione di soluzioni.
- D. Incentivazione:** premio in denaro in base ai risultati del gruppo. Ogni incidente determina una riduzione della somma iniziale, in relazione alla gravità dell'incidente. Il gruppo ha deciso in autonomia come utilizzare il premio.
- E. Gruppo di controllo:** nessun intervento

Risultati: A-B-C-D permettono di ottenere una riduzione dei costi (C in misura maggiore); A-C sono più efficaci nel ridurre le collisioni, B non determina riduzione di frequenza, ma solo di gravità; C è l'intervento più economico, A il più costoso.

**L'intervento C** consente a partecipanti di assumere in prima persona delle decisioni sul proprio stile di guida e rende più esplicite le norme di gruppo, attraverso il confronto e lo scambio di informazioni tra colleghi [8].

# SMOD Safety Management for the Occupational Driver

Programma confezionato in modo mirato per ogni specifica organizzazione. Comprende **quattro sessioni** di gruppo, ognuna di **4h**, con **frequenza mensile**, per un periodo complessivo di 4 mesi. I lavoratori che svolgono attività di guida, e il diretto superiore, sono coinvolti in **colloqui preliminari e focus group**, per esplorare il contesto di guida (es., tipo di veicoli, condizioni di guida) e **identificare i fattori che influenzano il comportamento** di guida non sicuro (es., orari di lavoro, politiche di sicurezza e procedure). Queste informazioni vengono poi incorporate all'interno dei materiali per la formazione.

Il metodo si basa sui principi fondamentali di formazione degli adulti, per garantire un'esperienza in cui i partecipanti hanno la possibilità di interagire, sviluppare le proprie strategie e gli obiettivi, fino ad **assumere la propria responsabilità** di guidare in sicurezza [18].

# Elettricisti: corso per ridurre incidenti alla guida

Attraverso **3 sessioni di confronto**, svolte all'interno del gruppo di appartenenza (da 7 a 14 partecipanti), è stato coinvolto un campione totale di 172 elettricisti (divisi in 19 squadre).

- Prima sessione: segnalazione di **183 problemi**, in totale
- Seconda sessione: **594 proposte** per risolvere i problemi
- Terza sessione: **decisioni** su 53 impegni per cambiare il proprio comportamento di guida.

Il numero degli infortuni sul lavoro è aumentato del 15%, durante il periodo di follow-up di 8 anni, ma il numero di incidenti legati alla guida è **diminuito significativamente del 72%**.

Gli stessi risultati non sono stati ottenuti in un **campione analogo** di 179 lavoratori, di un'altra azienda elettrica, coinvolti in un corso di guida prudente della durata di 8h (un'unica giornata) [19].



# Video: efficacia per la formazione alla guida

Uno studio svolto in Italia, su un campione di 170 partecipanti che hanno aderito volontariamente alla ricerca, ha valutato gli effetti emotivi e cognitivi di **filmati tratti da videocamere poste lungo le autostrade**. Tali riprese mostravano collisioni tra veicoli o normali flussi di traffico.

Ogni partecipante è stato assegnato a caso ad una delle diverse condizioni: A) Video; B) Video commentato; C) Descrizione scritta

I risultati mostrano che il coinvolgimento emotivo era significativamente maggiore per A e B, mentre il livello delle conoscenze risultava più alto per B e C. Quindi complessivamente solo il **video corredato di commenti (B)** consentiva di ottenere risultati sia sul piano emotivo che cognitivo, mentre i filmati privi di un adeguato commento verbale era percepiti come non pienamente istruttivi [20].



DIVENTA PARTNER DELLA CAMPAGNA

#GUIDAEBASTA <http://guidaebasta.stradeanas.it/diventa-partner.php>

**Quindi ...**



# Conclusione

Per ridurre il tasso di **incidenti stradali di chi guida per lavoro** è necessario un insieme integrato di politiche di sicurezza, basate su una forte cultura interna all'organizzazione (Grayson, 1999).

Le organizzazioni devono quindi riconoscere la necessità di stabilire **sistemi di gestione corretti**, prima di concentrarsi su come cambiare il comportamento dei lavoratori (Whiting, 1997).

I risultati suggeriscono che le organizzazioni devono realizzare una migliore integrazione delle attività di guida **all'interno del sistema di salute e sicurezza sul lavoro** (Newnam, S., & Watson, B., 2011).

# Bibliografia /1

1. Caird J. K. & Kline T. J., The relationships between organizational and individual variables to on-the-job driver accidents and accident-free kilometres, *Ergonomics*, 1598-1613, Published online: 09 Nov 2010
2. Jenness, J. W., Lattanzio, R. J., O'Toole, M., & Taylor, N. (2002). Voice-activated dialing or eating a cheeseburger: which is more distracting during simulated driving?. In *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, Vol. 46, N. 4, 592-596
3. Chan, E., Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M. A., & Fisher, D. L. (2010). Are driving simulators effective tools for evaluating novice drivers' hazard anticipation, speed management, and attention maintenance skills?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 13(5), 343-353.
4. Adams-Guppy, J. R., & Guppy, A. (1995). Speeding in relation to perceptions of risk, utility and driving style by British company car drivers. *Ergonomics*, 38(12), 2525-2535.
5. Thompson, J., Newnam, S., & Stevenson, M. (2015). A model for exploring the relationship between payment structures, fatigue, crash risk, and regulatory response in a heavy-vehicle transport system. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 82,204-215.
6. Downs, C. G., Keigan, M., Maycock, G., & Grayson, G. B. (1999). The safety of fleet car drivers: A review. *TRL REPORT 390*
7. Grayson, G. B. (1999). Company cars and road safety. In *BEHAVIOURAL RESEARCH IN ROAD SAFETY IX*. PA3524/99.

# Bibliografia /2

8. Haworth N., Tingvall C., Kowadlo N., REVIEW OF BEST PRACTICE ROAD SAFETY INITIATIVES IN THE CORPORATE AND/OR BUSINESS ENVIRONMENT, 2000
9. Warner, H. W., & Åberg, L. (2008). Drivers' beliefs about exceeding the speed limits. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(5), 376-389
10. Newnam, S., & Watson, B. (2011). A comparison of the driving behavior between remunerated and volunteer drivers. *Safety science*, 49(2), 339-344.
11. Habtemichael, F. G., & de Picado-Santos, L. (2013). The impact of high-risk drivers and benefits of limiting their driving degree of freedom. *Accident Analysis & Prevention*, 60, 305-315.
12. Klauer, S. G., Dingus, T. A., Neale, V. L., Sudweeks, J. D., & Ramsey, D. J. (2006). The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: An analysis using the 100-car naturalistic driving study data.
13. Horswill, M. S., Taylor, K., Newnam, S., Wetton, M., & Hill, A. (2013). Even highly experienced drivers benefit from a brief hazard perception training intervention. *Accident Analysis & Prevention*, 52, 100-110.
14. Newnam, S., & Watson, B. (2011). Work-related driving safety in light vehicle fleets: A review of past research and the development of an intervention framework. *Safety science*, 49(3), 369-381.

# Bibliografia /3

15. Murray, W., Newnam, S., Watson, B. C., Davey, J. D., & Schonfeld, C. C. (2003). Evaluating and improving fleet safety in Australia. Australian Transport Safety Bureau, Canberra, ACT.
16. Newnam, S., Lewis, I., & Watson, B. (2012). Occupational driver safety: Conceptualising a leadership-based intervention to improve safe driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 45, 29-38
17. Newnam, S., Goode, N., Griffin, M., & Foran, C. (2016). Defining Safety Communication in the Workplace: An Observational Study, ISCR, Research report #: 068-0216-R01
18. Newnam, S., & Oxley, J. (2016). A program in safety management for the occupational driver: Conceptual development and implementation case study. *Safety Science*, 84, 238-244.
19. Salminen, S. (2008). Two interventions for the prevention of work-related road accidents. *Safety Science*, 46(3), 545-550
20. Giannini, A. M., Ferlazzo, F., Sgalla, R., Cordellieri, P., Baralla, F., & Pepe, S. (2013). The use of videos in road safety training: Cognitive and emotional effects. *Accident analysis & prevention*, 52, 111-117