



LASCIATI GUIDARE SULLA STRADA DELLA SICUREZZA



SOMMARIO

INTRODUZIONE	3
1.LE FASI ESECUTIVE DEL PROGETTO	4
2. ANALISI DEI DATI	5
2.1 Gli infortuni in piemonte.....	8
2.2 Comparto agricoltura	10
2.3 Infortuni legati all'utilizzo dei mezzi agricoli.....	11
3. ANALISI E PIANIFICAZIONE DEI CANALI DI DIFFUSIONE.....	13
4. UNO STRUMENTO UTILE DI INDAGINE: IL QUESTIONARIO	14
Il questionario somministrato.....	15
4.1 Elementi per la definizione del target dei partecipanti al progetto pilota	20
5. UN ASPETTO IMPORTANTE NELLA PROGETTAZIONE DEL PERCORSO: I RISCHI LEGATI AL FATTORE UMANO	21
6. LA DIFFUSIONE DI UNA CULTURA ATTRAVERSO LA PROGETTAZIONE CORSO	23
6.1 Le proposte formative sul territorio	24
6.2 La location del progetto pilota: calendario della giornata.....	25
7. CONCLUSIONI.....	26

INTRODUZIONE

Il progetto «LASCIATI GUIDA SULLA STRADA DELLA SICUREZZA» si è posto come scopo quello di diffondere la percezione del rischio e la cultura della sicurezza stradale sia per coloro ai quali la strada corrisponde al luogo di lavoro, sia per chi semplicemente compie ogni giorno un tragitto casa-lavoro, dimostrando come alcuni semplici comportamenti e poche manovre siano effettivamente un salvavita.

Saper adottare comportamenti consapevoli a bordo dei propri mezzi, rispettare gli altri e rispettarsi, rispettare il codice della strada, saper guidare con tecniche di guida sicura e saper affrontare un'emergenza attivando correttamente i soccorsi e intervenendo subito nell'attesa dell'arrivo degli stessi è di fondamentale importanza ed è una regola di educazione civica primaria.

I soggetti partner, grazie alla loro natura di rappresentanza (emanazione di parte Datoriale e Sindacale) hanno potuto garantire una diffusione e sensibilizzazione sull'argomento ad un Bacino di Utenza considerevole rappresentato dalla realtà imprenditoriale del sistema Piemontese.

Il Mondo di rappresentanza Datoriale e Sindacale ha da sempre dedicato particolare attenzione alla formazione ed informazione sulla sicurezza e sulla sorveglianza sanitaria.

L'aspetto innovativo del progetto va valutato sulla base della diffusione e trasferibilità dei contenuti: l'obiettivo che ci si è posti dall'inizio non è stato unicamente l'aspetto qualitativo dell'intervento che caratterizzerà le fasi del progetto, ma la capillarità e la capacità di diffusione che riuscirà a raggiungere.

È già stato concertato con le rispettive Organizzazioni Nazionali la disponibilità a diffondere l'iniziativa a tutte le aziende del territorio italiano dove verranno coinvolti almeno 45.000 lavoratori

Il Perché delle scelta di portare nelle imprese non solo informazione ma cultura sui principi della guida sicura

In questo progetto si vuole dare risalto ai diversi punti di vista sulla tematica, per proporre spunti di riflessione su cosa potrebbe (e dovrebbe) essere migliorato.

In questo approfondimento, peraltro, non dimentichiamo che gli incidenti hanno anche un impatto sui costi delle imprese e che quelle che adottano una politica di sicurezza stradale riducono in genere i loro costi di funzionamento.

Per tutti questi motivi occorre certamente, innanzitutto, un preciso impegno da parte delle imprese, e non solo quelle che utilizzino mezzi di trasporto su strada, volto a ridurre i rischi per i conducenti. Ma non solo: c'è bisogno che siano proposte e poi messe in atto buone pratiche sia per i datori di lavoro che per chi è al volante, qualsiasi sia il mezzo e la modalità / scopo di utilizzo.

Nel dare spazio alle differenti aree di criticità dove si sviluppa il problema, il progetto ha messo in risalto l'importanza della "mobilità sostenibile". Al contempo, non si può non considerare l'impatto sociale degli infortuni - che pure hanno una importantissima copertura assicurativa a cura dell'INAIL - nel tragitto tra casa e lavoro e a quelli che avvengono su strada (nel corso di spostamenti in nome e per conto dell'azienda) in orario di lavoro.

Indicazioni, sulla carta ce ne sono tante: ad esempio, l'EU OSHA ormai da anni propone la creazione di un registro di tutti gli incidenti in modo da potere effettuare un'analisi nell'ambito della valutazione del rischio e determinare le migliori modalità di intervento.

Perché il proporre soluzioni innovative per una nuova visione dello stare alla guida non riguarda solo il lavoro in sé e la sicurezza delle persone, ma il benessere in generale, che non può prescindere dal reimpostare regole comuni, che non siano solamente 'corpo normativo', ma coscienza civica condivisa.

1.LE FASI ESECUTIVE DEL PROGETTO

Considerando la complessità dell'argomento, il progetto è partito da una attenta analisi delle conseguenze – in termini numerici e dati statistici su incidenti stradali che è risultato un ottimo punto di partenza nonché utile leva per alimentare azioni di sensibilizzazione e prevenzione sull'argomento.

Le fasi esecutive del progetto:

a) Analisi dei dati: incidenti stradali sul territorio nazionale e piemontese.

E' stata in questa fase posta particolare attenzione (considerando prioritariamente il target interessato : dipendenti di aziende e rappresentanti delle parti sociali) all'analisi dei dati conseguenti agli infortuni "in itinere" . Si è voluto dedicare una particolare attenzione al comparto agricolo ed i risultati ottenuti, anche se non rilevanti in forma di partecipazione al progetto, hanno dimostrato uno spaccato " culturale " che non va dimenticato, anche se non facile da scardinare per mentalità.

b) Condivisione con le parti sociali (attraverso uno o più incontri con le Associazioni Datoriali e con gli enti di formazione emanazione delle stesse) *del cronoprogramma del progetto e Definizione del campione di aziende* sull'intero territorio regionale per la diffusione dell'iniziativa (creazione di un modello di questionario). Analisi delle prospettive per la trasferibilità del modello a livello nazionale;

c) Analisi e pianificazione dei canali di diffusione / modalità di comunicazione nelle fasi:

c.1) diffusione del progetto lasciati guidare sulla strada della sicurezza sul territorio. Comparti interessati: aziende del settore trasporti, aziende che gestiscono autonomamente la logistica, PMI presenti sul territorio e aziende del settore agricolo.

c.2) promozione del progetto pilota: criteri di individuazione del target dei partecipanti al corso

d) progettazione del percorso «pilota»: sensibilizzazione preventiva e funzionale ad un percorso informativo teorico pratico sulla guida sicura. Contenuti informativi/ tecnici, modalità di attuazione, fasi, verifica ed analisi dei risultati

e) erogazione del progetto pilota

f) valutazione ed analisi dei risultati (quantitativa), azioni di miglioramento

2. ANALISI DEI DATI

Consultando le banche dati ACI riferite al numero di iscrizioni al Pubblico Registro Automobilistico, al 31 dicembre 2015, il parco veicolare piemontese consisteva in 3.726.313 automezzi così classificati:

Auto	Motocicli	Autobus	Trasporti Merci	Veicoli Speciali	Trattori e Altri
2.844.588	439.901	6.211	341.924	82.997	10.692

Autocarri Trasporto Merci	Motocarri Quadricicli Trasporto Merci	Rimorchi Semirimorchi Trasporto Merci	Autoveicoli Speciali	Motoveicoli Quadricicli Speciali	Rimorchi Semirimorchi Speciali	Trattori Stradali Motrici
313.125	11.372	17.427	66.715	8.806	7.476	10.691

Sempre in Piemonte, nel 2016, risultano immatricolate secondo la rilevazione ACI, 2.883.412 autovetture (+1,4% rispetto al 2015) su un parco totale di veicoli pari a 3.777.844 (+1,4% rispetto al 2015), con una densità veicolare di 857 veicoli ogni mille abitanti e 1,53 autovetture ogni abitante. In particolare nella città metropolitana di Torino, nel 2016, le immatricolazioni di autovetture sono 1.466.055 e il parco veicoli è di 1.885.179 (711.879 veicoli solo nella città di Torino), con una media di 826 veicoli ogni mille abitanti ed 1,56 autovetture per abitante, valore superiore alla media regionale e poco al di sotto della media nazionale (1,6 autovetture per abitante).

Le autovetture sono il mezzo di trasporto più diffuso e la distribuzione dell'incidentalità ne rispecchia la ripartizione:

Tipo di veicolo	TO	VC	NO	CN	AT	AL	BI	VCO	Piemonte
Autovettura	8.068	510	1.221	1.671	641	1.764	507	530	14.912
Autobus urbani, extraurbani, tram	187	2	7	9	5	7	0	2	219
Autocarri, autotreni, trattori	693	79	146	210	73	225	30	48	1.504
Velocipede	459	55	152	139	34	140	38	42	1.059
Ciclomotore e motociclo	1.015	45	193	167	63	189	71	129	1.872
Veicolo datosi alla fuga	49	0	2	4	2	5	0	0	62
Altri veicoli coinvolti	294	13	29	43	12	46	9	21	467
TOTALE veicoli coinvolti	10.766	704	1.750	2.244	830	2.377	655	772	20.098

Come rilevabile dalla tabella che segue, relativa alle denunce di infortunio registrate dall'INAIL nel quinquennio 2012-2016, l'andamento decrescente che aveva caratterizzato gli ultimi anni si è interrotto, registrando un incremento seppur lieve, nel 2016.

Analizzando i dati di fonte Open Data INAIL aggiornati al 30 aprile 2017, infatti, troviamo una variazione complessiva delle denunce di infortunio di circa 0,6 punti percentuali tra il 2015 e il 2016 mentre l'aumento delle denunce di infortunio in itinere, nello stesso arco temporale, (2015-2016) risulta essere del 2,4 %.

Ciò significa che il numero degli infortuni in itinere incide in maniera cospicua sul dato globale degli infortuni, confermando che l'itinere rappresenta senz'altro una porzione molto critica degli ambiti infortunistici, sulla quale è necessario intervenire con azioni preventive mirate.

Infortunio sul lavoro - Denunciati - Totale gestioni (Industria e Servizi, Agricoltura, Conto Stato) - Modalità di accadimento

Tavola: IL_DN_TT_MA_MOD_TEM
Analisi per modalità di accadimento e anno di accadimento

In complesso/Mortali: In complesso | Gestione: (Tutte le scelte) | Genere: (Tutte le scelte) | Luogo di nascita: (Tutte le scelte) | Ripartizione geografica: (Tutte le scelte) | Regione: (Tutte le scelte) | Provincia: (Tutte le scelte)

In complesso/Mortali: In complesso | Gestione: Tutte | Genere: Tutti | Luogo di nascita: Tutti | Ripartizione geografica: Tutte | Regione: Tutte | Provincia: Tutte

Modalità di accadimento	Anno di accadimento				
	2012	2013	2014	2015	2016
In occasione di lavoro	651.443	595.717	567.264	541.639	543.494
Con mezzo di trasporto	33.154	24.754	22.064	20.983	20.633
Senza mezzo di trasporto	618.289	570.963	545.200	520.656	522.861
In itinere	94.101	99.299	96.322	95.505	97.851
Con mezzo di trasporto	68.558	73.451	70.986	70.358	71.285
Senza mezzo di trasporto	25.543	25.848	25.336	25.147	26.566
Totale	745.544	695.016	663.586	637.144	641.345

Quando si leggono e si cercano di comprendere i dati relativi agli accadimenti infortunistici sul lavoro in Italia, spesso ci si sofferma preoccupati sul numero degli infortuni mortali su strada che sono circa la metà di tutti gli infortuni mortali professionali.

Tuttavia proprio perché alla "preoccupazione" è bene far seguire idonee politiche e strategie di prevenzione, a livello pubblico e privato, è importante cercare di analizzare meglio questa tipologia di infortuni.

Partendo innanzitutto dalla definizione data dall'INAIL su questa tipologia di infortuni: si definisce "in itinere" l'infortunio occorso al lavoratore durante il normale percorso di andata e ritorno dall'abitazione al posto di lavoro, o durante il normale tragitto che collega due luoghi di lavoro (in caso di rapporti di lavoro plurimi), o durante il normale percorso di andata e ritorno da luogo di lavoro a quello di consumazione dei pasti (qualora non esista una mensa aziendale). Gli eventi sono tutelati a condizione che eventuali interruzioni o deviazioni dal 'normale' percorso non siano del tutto indipendenti dal lavoro o, comunque, non siano 'necessitate': l'interruzione e la deviazione si intendono necessitate quando sono dovute, a causa di forza maggiore, ad esigenze essenziali e improrogabili oppure all'adempimento di obblighi penalmente rilevanti. La tutela assicurativa opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato purché 'necessitato' (come ad esempio: per inesistenza di mezzi pubblici che colleghino l'abitazione del lavoratore al luogo di lavoro, incongruenza degli orari dei servizi pubblici con quelli lavorativi, distanza minima del percorso tale da poter essere coperta a piedi). Restano comunque esclusi dalla tutela gli infortuni direttamente causati dall' abuso di alcolici e di psicofarmaci, dall'uso non terapeutico di sostanze stupefacenti e allucinogeni, gli infortuni occorsi al conducente sprovvisto della prescritta abilitazione alla guida. La classe in itinere è ripartita nei sottoinsiemi "senza mezzo di trasporto (coinvolto)" e "con mezzo di trasporto (coinvolto)".

In effetti l'infortunio in itinere è molto collegato al rischio stradale.

Perché, dati alla mano, praticamente quasi l'80% degli infortuni in itinere, in complesso denunciati, hanno visto un mezzo di trasporto coinvolto. Se mettiamo in campo anche gli infortuni con mezzo di trasporto coinvolto di chi ci lavora saliamo a cifre che fanno anche stupire: oltre il 50%, un morto su due, avviene su strada, a livello di infortuni sul lavoro. Questo se mettiamo nel conto, ad esempio, anche l'attività di tassisti, camionisti o di chi lavora in cantieristica stradale, anche solo per sistemare la segnaletica.

Infotuni sul lavoro - Denunciati - Totale gestioni (Industria e Servizi, Agricoltura, Conto Stato) - Modalità di accadimento

Tavola: IL_DN_TT_MA_MOD_TEM
Analisi per modalità di accadimento e anno di accadimento

In complesso/Mortali: **Mortali** | Gestione: (Tutte le scelte) | Genere: (Tutte le scelte) | Luogo di nascita: (Tutte le scelte) | Ripartizione geografica: (Tutte le scelte) | Regione: (Tutte le scelte) | Provincia: (Tutte le scelte)

In complesso/Mortali: **Mortali** | Gestione: **Tutte** | Genere: **Tutti** | Luogo di nascita: **Tutti** | Ripartizione geografica: **Tutte** | Regione: **Tutte** | Provincia: **Tutte**

Modalità di accadimento	Anno di accadimento				
	2012	2013	2014	2015	2016
In occasione di lavoro	1.067	911	885	965	816
Con mezzo di trasporto	275	252	233	241	204
Senza mezzo di trasporto	792	659	652	724	612
In itinere	297	332	286	321	288
Con mezzo di trasporto	275	295	256	287	243
Senza mezzo di trasporto	22	37	30	34	45
Totale	1.364	1.243	1.171	1.286	1.104

Comunque il fatto saliente è che un morto su quattro è avvenuto in itinere. E se in complesso per gli infortuni in itinere parlavamo di un 80% stradali, per i casi mortali passiamo al 96%: la quasi totalità degli infortuni in itinere mortali sono avvenuti con un mezzo di trasporto coinvolto, quindi prevalentemente su strada.

Se andiamo un po' fuori dal sentiero dell'itinere e considerassimo anche gli infortuni mortali stradali con mezzo di trasporto in occasione di lavoro – tassisti, camionisti, eccetera - vedremmo che l'evento stradale con mezzo di trasporto incide moltissimo perché almeno un morto su due ora muore su strada: può essere in itinere, può essere in occasione di lavoro. Ma questo palesa un problema anche di circolazione, di viabilità, sul quale si può e si deve intervenire.

Per l'itinere - ricollegandosi al problema della viabilità, alla circolazione, fondamentalmente quella stradale - la prevenzione risulta anche più difficile, perché lì intervengono elementi esterni anche al datore di lavoro. Tanto è vero che quando si vuole indagare il fenomeno per settore di attività economica, per tipo di professione, c'è una criticità: perché in realtà agli infortuni in itinere siamo esposti tutti, tutti o quasi ci spostiamo su strada e corriamo un rischio. E lì entrano in gioco delle cause sulle quali anche il datore di lavoro ha dei limiti di intervento, perché parliamo di infrastrutture stradali, di segnaletica o magari di benefici che possono derivare dalla rotatoria piuttosto che da un incrocio secco.

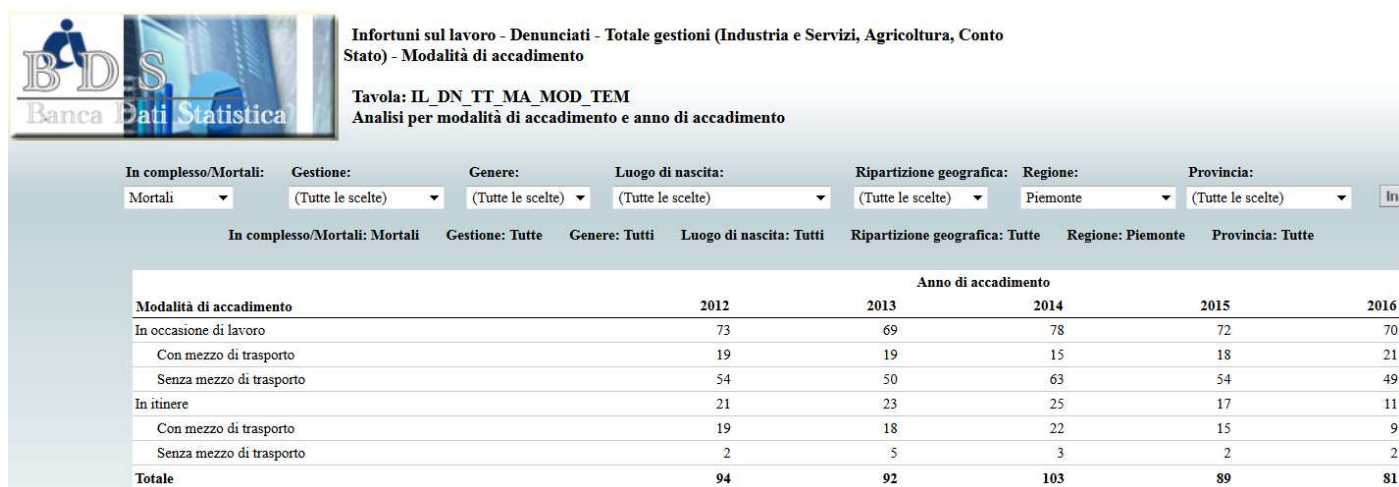
2.1 GLI INFORTUNI IN PIEMONTE

Nei primi due mesi del 2016 il Piemonte ha indossato la maglia nera in Italia per numero di vittime registrate nei luoghi di lavoro con 8 vittime. Ma i numeri dello scorso anno sono ancor più sconcertanti perché parlano, purtroppo, di una tragica media di sette vittime al mese.

Analizzando i dati questa è la drammatica realtà che emerge.

Sono 81, infatti, gli infortuni mortali sul lavoro registrati in regione nei dodici mesi dello scorso anno: 70 quelli rilevati in occasione di lavoro e 11 in itinere.

Numeri tragici che portano il Piemonte al *secondo posto* nella triste graduatoria italiana per numero di *vittime* decedute in occasione di lavoro. Con 89 lavoratori che hanno perso la vita nel 2015 il Piemonte segue la Lombardia (124), poi troviamo la Campania (87), la Toscana (79), il Lazio (76), il Veneto (71) e l'Emilia Romagna (69).



Infurtuni sul lavoro - Denunciati - Totale gestioni (Industria e Servizi, Agricoltura, Conto Stato) - Modalità di accadimento

Tavola: IL_DN_TT_MA_MOD_TEM
Analisi per modalità di accadimento e anno di accadimento

In complesso/Mortali: Mortali | Gestione: (Tutte le scelte) | Genere: (Tutte le scelte) | Luogo di nascita: (Tutte le scelte) | Ripartizione geografica: (Tutte le scelte) | Regione: Piemonte | Provincia: (Tutte le scelte)

In complesso/Mortali: Mortali | Gestione: Tutte | Genere: Tutti | Luogo di nascita: Tutti | Ripartizione geografica: Tutte | Regione: Piemonte | Provincia: Tutte

Modalità di accadimento	Anno di accadimento				
	2012	2013	2014	2015	2016
In occasione di lavoro	73	69	78	72	70
Con mezzo di trasporto	19	19	15	18	21
Senza mezzo di trasporto	54	50	63	54	49
In itinere	21	23	25	17	11
Con mezzo di trasporto	19	18	22	15	9
Senza mezzo di trasporto	2	5	3	2	2
Totale	94	92	103	89	81

E in regione è la provincia di Torino a far rilevare il dato peggiore con 30 *morti bianche* (5 delle quali registrate in itinere), seguita da Cuneo (20 – di cui 3 in itinere), Alessandria (13 - 3 in itinere), Novara (8 - 1 in itinere), Asti (5 - 1 in itinere), Vercelli (4 - 2 in itinere) e Verbanò Cusio Ossola (3). Il capoluogo piemontese, poi, è caratterizzato da un altro dato: al *quinto posto* nella graduatoria nazionale per numero di *vittime* rilevate in occasione di lavoro (25), segue Bari (26), Napoli (34), Milano (35) e Roma (47). Ma anche Cuneo emerge, purtroppo, nella stessa classifica con le sue 17 vittime e il suo settimo posto. Per quanto concerne le fasce d'età delle vittime si scopre che ad essere maggiormente coinvolti dal dramma sono i cinquantenni e quarantenni, ovvero coloro che dovrebbero avere maggiore esperienza lavorativa. Per la precisione sono 26 i lavoratori deceduti che avevano un'età compresa tra i 50 e i 59 anni; 20 i quarantenni; 12 i sessantenni ed altrettanti i trentenni.

Ulteriori dati di carattere più generale estrapolati dal rapporto *“L'incidentalità stradale in Piemonte - Rapporto annuale*”* danno modo di rilevare che le principali criticità sulle nostre strade riguardano:

Aumento incidentalità stradale

· Aumenta numero di incidenti, morti e feriti, in controtendenza rispetto al periodo positivo antecedente

Motociclisti

- Aumento dei morti
- Riduzione dei morti rispetto al 2010 inferiore alla media

Pedoni

· Aumento dei morti in un anno da 39 a 52 (+ 33%)

Ciclisti

· Rimane tra le categorie di utenti che analizzando il periodo dal 2001 ha registrato riduzione del numero di morti inferiore alla media generale

Anziani (tutte le categorie > 65 anni)

· Aumento dei morti in un anno da 63 a 89 (+ 42%)

Anziani (pedoni > 65 anni)

· il 75 % dei morti tra i pedoni sono anziani

Autostrade

· Aumento di incidenti e morti (in controtendenza rispetto ai risultati positivi degli anni precedenti)

Strade statali e provinciali extraurbane

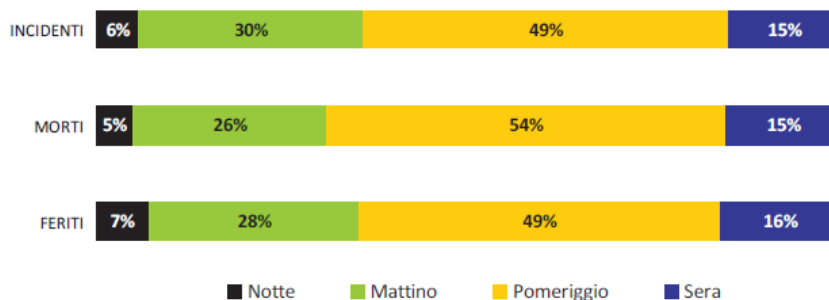
· Permane criticità diffusa, con aumento di morti rispetto all'anno precedente

Strade urbane

· L'incidentalità è fenomeno prettamente urbano: il 73 % dei sinistri avviene su strade urbane

Strade extra-urbane

· La maggior parte dei morti (59%) si registrano su strade extra-urbane



Percentuale di incidenti, morti e feriti per fascia oraria, in Piemonte, nel 2014. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

Fasce orarie critiche

· Il maggior numero di incidenti avviene nelle ore tardo-pomeridiane (16:30-19:30)
· Il maggior numero di morti avviene nel pomeriggio (54% del totale)

*(*fonte dati, "L'incidentalità stradale in Piemonte – Rapporto annuale 2015" pubblicato dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza stradale)*

2.2 COMPARTO AGRICOLTURA

Secondo i recenti dati pubblicati da Coldiretti e i dati Istat su occupati e disoccupati in Italia nel 2016 sono stati impiegati circa 884mila addetti (divisi quasi a metà tra dipendenti e indipendenti), che rispetto agli 843mila del 2015 costituiscono un aumento di quasi il 5% (circa +7% per i dipendenti e +2,8% per gli indipendenti).

La metà di essi lavora nel Mezzogiorno (428mila unità), dove si segnala un aumento del 5,5% rispetto all'anno precedente, mentre 326mila unità sono impiegate nelle regioni del Nord (+2,5%) e le residue 130mila unità nelle regioni del Centro.

Nel 2016 l'agricoltura ha contribuito per il 3,9% al totale degli occupati dell'anno (22,8 milioni) e per il 2% al valore aggiunto prodotto dall'intera economia, come avvenne anche nel 2015.

Nel quinquennio 2011-2015, nella gestione Agricoltura, si è registrata una notevole diminuzione del fenomeno infortunistico: si è passato dalle oltre 47mila denunce del 2011 alle 38mila del 2015 (-19,2%), mentre per le denunce con esito mortale il calo è stato più contenuto (-9,8%, da 184 decessi a 166)

L'insieme dei regolamenti per la sicurezza e il miglioramento delle condizioni di lavoro hanno determinato una progressiva riduzione del rischio infortunistico, anche se quest'ultimo presenta ancora molteplici e preoccupanti disparità, dovute in gran parte alla tipologia dei contratti di lavoro e al luogo in cui normalmente viene svolta l'attività.

In particolare il lavoro stagionale, oltre ai tipici rischi dell'agricoltura, presenta criticità legate alla temporaneità, con le relative difficoltà in termini di informazione, formazione, addestramento e sorveglianza sanitaria, al ricorso a manodopera straniera, al lavoro sommerso, alla presenza in alcune aree del "caporalato", con ripercussioni sugli adempimenti di legge in materia di lavoro, salute e sicurezza.

Molti stagionali sono impiegati nella raccolta di frutta e ortaggi dove il rischio prevalente per la salute è quello da movimentazione manuale dei carichi, ma emerge il dato riferito al rischio derivato dall'utilizzo dei mezzi di trasporto (trattori, autocarri, pick-up, etc.): entrambi pur essendo rischi tipici di molti settori nel settore agricolo sono amplificati da carichi di lavoro elevati e concentrati nel tempo, insufficienti pause di recupero, assenza di attrezzature idonee, mancata sorveglianza, formazione ed informazione.

Altro dato rilevante, emerso dall'analisi e dalle interviste fatte, mostra come gli infortuni dovuti alla troppa "sicurezza" nella guida dei mezzi siano sensibilmente più elevati nelle età mature e pre-senili (classe 35-64) rispetto a quanto si registra nelle età giovanili. Ciò presumibilmente determinato dalla "durezza" del lavoro oltre al fatto che nei più anziani subentra una parziale perdita dei riflessi, spesso associata, come precedentemente detto, ad un certo eccesso di sicurezza derivante dall'esperienza, fattori che possono innalzare in misura non trascurabile i livelli di rischio.

Dalla valutazione dell'insieme degli indicatori, che sono stati presi in considerazione per il comparto, è immediato riscontrare le rilevanti diversità del rischio di infortuni rispetto agli altri settori, individuando le numerose criticità che ancora oggi determinano il primato negativo dell'agricoltura per quanto concerne gli incidenti, il tutto ad avvalorare la tesi che tuttora, nonostante la capillare normativa antinfortunistica, non esiste un'omogenea esposizione ai rischi lavorativi e occorre diversificare il più possibili gli "interventi" di prevenzione.

La comparazione tra i coefficienti di rischio del settore primario e quelli non agricoli mostra dunque come il lavoro nei campi presenti ancora maggiori pericoli rispetto a quanto avviene negli altri settori: ciò che lo rende particolarmente insicuro è la circostanza che il campo aperto non può essere considerato "luogo di lavoro" al pari degli ambienti chiusi, risultando esposto a una quantità di fattori - pioggia, freddo, vento, eccesso di luce, impiego di sostanze chimiche, ecc. - che possono pregiudicare le condizioni di sicurezza. Nonostante quindi l'impegno delle istituzioni e delle associazioni di categoria emerge che in agricoltura buona parte degli incidenti avviene poiché vi è la tendenza ad utilizzare attrezzature inadeguate o non a norma (ad esempio, macchinari non sottoposti a manutenzione, trattori in grave stato di usura o comunque privi della prescritta cabina, ecc.).

Tabella B1.1 - Denunce d'infortunio per gestione e modalità di accadimento - Piemonte

Gestione	Modalità di accadimento	Luglio 2016	Luglio 2017	Gennaio-Luglio 2016	Gennaio-Luglio 2017
Agricoltura	In occasione di lavoro	186	207	1.499	1.333
	Senza mezzo di trasporto	184	207	1.480	1.316
	Con mezzo di trasporto	2	0	19	17
	In itinere	1	4	38	34
	Senza mezzo di trasporto	0	2	10	6
	Con mezzo di trasporto	1	2	28	28
	Totale		187	211	1.537

Tabella B2.1 - Denunce d'infortunio con esito mortale per gestione e modalità di accadimento - Piemonte

Agricoltura	In occasione di lavoro	1	0	6	3
	Senza mezzo di trasporto	1	0	6	2
	Con mezzo di trasporto	0	0	0	1
	In itinere	0	1	1	1
	Senza mezzo di trasporto	0	1	1	1
	Con mezzo di trasporto	0	0	0	0
	Totale		1	1	7

2.3 INFORTUNI LEGATI ALL'UTILIZZO DEI MEZZI AGRICOLI

Dalle interviste effettuate emerge come l'apporto della meccanizzazione nel comparto agricolo ha favorito un aumento notevole della potenzialità produttiva aziendale e della manodopera a tal punto che risulta ormai impossibile intervenire esclusivamente con la sola risorsa umana. L'impiego di mezzi ed attrezzature agricole comporta tuttavia una serie di fattori di rischio che possono determinare infortuni anche gravi ai danni degli operatori.

Ogni anno, in particolare, nel periodo primaverile-estivo aumentano infatti gli incidenti dovuti all'utilizzo non adeguato dei mezzi o delle attrezzature e dalle indagini compiute l'errore umano è sovente la causa o con causa principale: la fatica, la disattenzione, l'inesperienza e soprattutto gli atteggiamenti dovuti alla troppa sicurezza nella guida sono infatti le "cause" ricorrenti.

Questa situazione critica diventa ancor più rilevante se la preparazione tecnica dell'operatore è scarsa e le macchine usate sono tenute ed utilizzate non facendo attenzione ai necessari controlli ed alla manutenzione ordinaria. In questo contesto il malfunzionamento di un meccanismo di controllo può diventare estremamente pericoloso e spesso letale per la perdita di controllo dell'attrezzatura da parte dell'operatore.

È assolutamente necessario che l'operatore conosca appieno il mezzo che utilizza, il terreno su cui opera e quali sono le situazioni critiche nelle quali può incorrere. In poche parole occorre avere la padronanza del mezzo che si usa e la consapevolezza di ciò che può accadere in caso di un anomalo funzionamento o di un errato utilizzo. Gli intervistati segnalano che il nervosismo, la fretta e la carente manutenzione, sommati alla scarsa padronanza del mezzo, sono le principali cause di infortunio.

Il maggior numero degli eventi mortali infatti continua a contarsi, a livello nazionale e regionale, nella lavorazione relativa alla "preparazione del terreno" e, la dinamica più frequente, continua ad essere la "perdita di controllo del mezzo". Infatti un aspetto rilevante nel comparto è quello relativo alla viabilità esterna (vie di accesso, aree di transito e di manovra) per i possibili pericoli legati alla circolazione degli auto mezzi e per la eventuale presenza di lavoratori o altri pedoni.

Il Decreto Legislativo 81 del 2008 e le Linee Guida ISPESL illustrano ampiamente le procedure per l'adeguamento dei trattori agricoli o forestali e delle moto - agricole ai requisiti minimi di sicurezza, in particolare per quest'ultime prevedono novità rilevanti che rendono possibile la piena applicazione della normativa antinfortunistica e il conseguente adeguamento del parco macchine esistente, purtroppo molto spesso le indicazioni vengono solo parzialmente applicate.

Tutto il parco macchine (nuovo ed usato) dovrebbe essere infatti essere dotato di dispositivi di protezione in caso di ribaltamento costituiti da una struttura (telaio o cabina) atta a garantire attorno all'operatore un

adeguato volume di sicurezza e un sistema di ritenzione del conducente (cintura di sicurezza) per trattenerlo all'interno di tale volume ed evitarne lo schiacciamento tra il terreno e le parti del trattore in caso di ribaltamento, ma spesso ai "vecchi" mezzi non sono stati adeguati con tali supporti.

Altro dato rilevante dell'analisi, è quello degli incidenti dovuti all'utilizzo scorretto degli autocarri, mezzi che di per sé non appartengono alla vasta categoria delle macchine agricole ma spesso utilizzati nell'attività lavorativa dagli addetti.

Nell'ambito agricolo i mezzi più frequentemente impiegati per il trasporto sono quelli di massa complessiva a pieno carico inferiore o pari a 3.500 Kg (3,5 t) perché sono esenti da particolari divieti di transito (ad esempio proprio per limiti di massa), e non richiedono specifiche licenze per il trasporto di merci. Per la loro concezione e le finalità, gli autocarri sono veicoli che devono essere utilizzati per lo svolgimento di una attività per la quale si prevede il trasporto di cose, ossia di merce di diverso genere e natura, il loro utilizzo consente di evitare di ricorrere a ditte o imprese esterne specializzate per il trasporto dei beni.

Anche i cosiddetti pick-up (cioè i veicoli fuoristrada dotati di cabina singola o doppia con piano di carico posteriore disponibile in diverse conformazioni) sono largamente utilizzati e possono essere compresi tra gli autocarri, se omologati e immatricolati come tali, con tutte le facilitazioni (fiscali) e gli obblighi (di trasporto di cose) che ne conseguono.

Come precedentemente detto i mezzi utilizzati nell'agricoltura rappresentano una tra le più importanti cause di infortunio nel settore e dalle interviste fatte emerge che i principali fattori di rischio sono legati a:

- macchine e attrezzature troppo vecchie con scarsa manutenzione;
- ambiente di lavoro "difficile" (ad esempio, dislivelli eccessivi, terreni franosi, etc.);
- carichi di lavoro molto pesanti in condizioni ambientali sfavorevoli (sole intenso, lavoro serale, etc.)
- uso improprio di macchine e attrezzature;
- comportamento imprudente dettato da una eccessiva confidenza con il mezzo ed il percorso di lavoro
- uso di macchine da parte di persone non esperte e anche di minorenni

A conclusione di questa analisi emerge che i lavoratori percepiscono parzialmente i rischi della loro attività, sono consapevoli degli enormi problemi che comporta l'uso improprio dei mezzi e che il numero degli infortuni legati al mondo agricolo potrebbe essere sensibilmente contenuto, ma, estremizzando, li considerano parte integrante e quasi inevitabile del loro lavoro. Spesso vedono come unica possibile soluzione l'aumento della frequenza e della qualità dei controlli, ma non intravedono un loro ruolo attivo nella risoluzione del problema.

Nonostante l'impegno degli ultimi anni di tutti gli attori del sistema, emerge quindi la necessità di attuare nuove ed efficaci politiche per l'informazione, la formazione e l'addestramento anche della forza lavoro, così da ottenere piena coscienza dei fattori d'insicurezza e dunque un buon grado di condivisione e di prevenzione dei rischi.; è auspicabile che le modalità e l'organizzazione del lavoro, unitamente alla qualità ed efficienza delle attrezzature, vengano studiati per rispondere alle specifiche e concrete esigenze degli operatori, anche se è indubitabile che una piena consapevolezza da parte dei lavoratori e delle imprese della convenienza e opportunità di adottare strumenti e comportamenti "sicuri" sarebbe di per sé sufficiente a garantire una drastica riduzione dell'incidenza infortunistica.

3. ANALISI E PIANIFICAZIONE DEI CANALI DI DIFFUSIONE

In questo capitolo si presentano i canali di disseminazione e comunicazione attraverso i quali si sono raggiunti la rete di destinatari, il target group di riferimento del progetto presente sul territorio regionale (e potenzialmente nazionale)

Così come previsto in fase di progettazione per le differenti attività di comunicazione sono state avviate un buon numero di azioni mirate verso il network target di riferimento, con una varietà di canali istituzionali consolidati dei partner del progetto.

Canali che hanno sfruttato la potenzialità della rete, ma anche attraverso mezzi più tradizionali di disseminazione come pubblicazioni, seminari, conferenze e quanto di seguito riportato.

- Portali / Siti Web: si tratta indubbiamente di uno dei principali strumenti di disseminazione e ha garantito una grande visibilità. Uno spazio dedicato all'interno dei siti istituzionali già attivi di tutti i soggetti partner, ha consentito al target group di trovare una connessione, un luogo di incontro aperto e ricco di stimoli non solo per alimentare la loro sensibilizzazione in materia di sicurezza ma per trovar risposta a necessità che nascono dal quotidiano (richiesta di formazione di corsi di guida sicura, approfondimenti,...) Questo tipo di strumento di disseminazione presenta quasi solo vantaggi: la semplicità e l'immediatezza dell'aggiornamento dei contenuti è sicuramente il principale vantaggio di questo tipo di canale
- Workshop / Seminari: Se ben organizzati questi eventi, possono essere un modo efficace e interattivo per discutere i risultati ed i possibili sviluppi futuri. Possono essere estremamente efficaci per stabilire nuovi contatti di potenziali destinatari.
- Pubblicazioni: la newsletter quindicinale di Api Torino ha rappresentato un altro modo tradizionale per la divulgazione del progetto e dei risultati
- Visite presso le aziende con interviste dirette: il contatto diretto con le aziende è stata la modalità sicuramente che ha premiato la qualità del dato raccolto. Durante gli appuntamenti, gestiti da figure professionali abituate non solo ad interloquire con le aziende ma a definire analisi dei fabbisogni formativi, sono stati evidenziati aspetti legati alla persona (propensioni, difficoltà, paure,..) che difficilmente vengono verbalizzati in questionari o durante eventi collegiali.
- Distribuzione di locandine durante l' erogazione di corsi di formazione con particolare attenzione a quelli rivolti a giovani apprendisti o relativi agli adempimenti previsti dal DGL 81.
- Posizionamento di un Totem fisso presso le sedi dei partner per la pubblicizzazione del progetto e degli attori coinvolti

4. UNO STRUMENTO UTILE DI INDAGINE: IL QUESTIONARIO

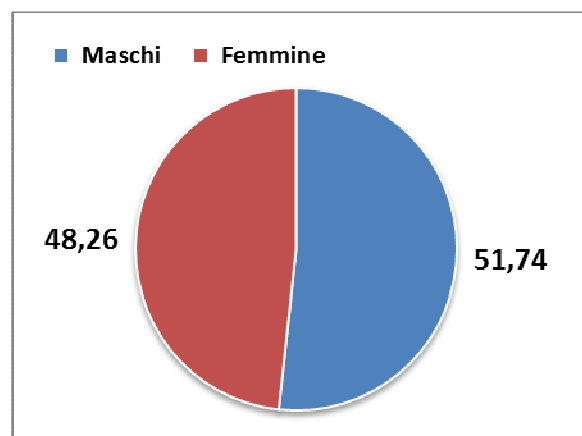
Con l'intento di acquisire il maggior numero di informazioni per l'individuazione del target a cui proporre il progetto pilota, i partner hanno realizzato un questionario di 13 domande a risposta chiusa. Il questionario è stato somministrato a circa 600 lavoratori.

Dall'analisi alcuni dati utili che evidenziano le caratteristiche dei compilatori, in termini di sesso, età e loro posizionamento rispetto all'utilizzo dei mezzi.

Caratteristiche dei compilatori

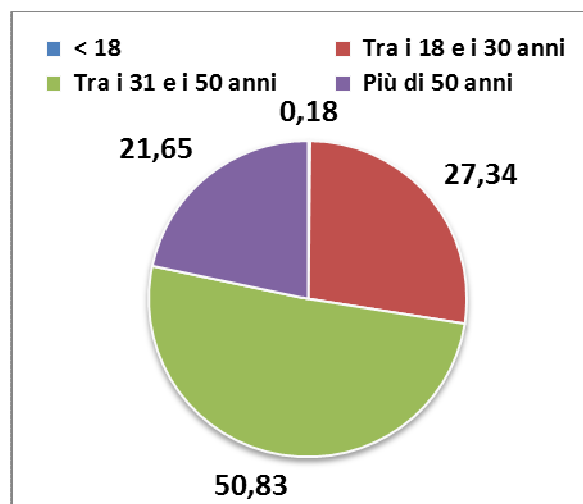
1. SESSO

	n	%
Maschi	282	51,74
Femmine	263	48,26
totale risposte	545	



2. ETÀ

	n	%
< 18	1	0,18
Tra i 18 e i 30 anni	149	27,34
Tra i 31 e i 50 anni	277	50,83
Più di 50 anni	118	21,65
totale risposte	545	



Il questionario somministrato.

LASCIATI GUIDARE SULLA STRADA DELLA SICUREZZA



Chiediamo la tua collaborazione per un'indagine anonima utile a valutare i rischi che ogni giorno affrontano i lavoratori nel raggiungere il proprio posto di lavoro. I dati raccolti per il progetto "LASCIATI GUIDARE SULLA STRADA DELLA SICUREZZA" finanziato dall'INAIL Regionale serviranno per migliorare la prevenzione di infortuni e incidenti.

Questa indagine è composta da 13 domande.

1 Genere

Scegliere solo una delle seguenti voci

- Maschio
 Femmina

2 Et 

Scegliere solo una delle seguenti voci

- Meno di 18 anni
 Tra i 18 e i 30 anni
 Tra i 31 e i 50 anni
 Pi  di 50 anni

3 Come raggiungi pi  frequentemente il posto di lavoro?

Scegliere solo una delle seguenti voci

- Auto/moto/scooter
 Mezzi pubblici
 Bici
 A piedi
 Altro:

4 Quanti chilometri percorri per raggiungere il posto di lavoro?

Scegliere solo una delle seguenti voci

- Meno di 15 chilometri
 Tra 15 e 50 chilometri
 Pi  di 50 chilometri

5 Il tuo percorso per raggiungere il posto di lavoro  :

Scegliere solo una delle seguenti voci

- Urbano
 Suburbano
 Misto

6 In passato, ti   stato riconosciuto da INAIL un infortunio in itinere?

Scegliere solo una delle seguenti voci

- S 
 No

7 Considerando la tua attivit  durante l'intera giornata di lavoro (compresi trasferimenti casa-lavoro-casa), secondo te il rischio "stradale" si pone come

Scegliere solo una delle seguenti voci

- Basso
 Medio
 Alto

8 Utilizzi automezzi aziendali?

Scegliere solo una delle seguenti voci

- S 
 No

11 Utilizzi automezzi personali per scopi aziendali?

Scegliere solo una delle seguenti voci

- S 
 No

Carica questionario non terminato

Voglio riprendere successivamente

Invia

Azzera e esci dal questionario

Pochi lavoratori percepiscono un alto rischio di incidenti in itinere.

Conteggio di valutazione	
valutazione	Totale
Rischio basso	159
Rischio medio	308
Rischio alto	76
Totale complessivo	543

Analizzando le risposte scopriamo che coloro che si recano al lavoro in auto/moto/scooter e coloro che usano i mezzi pubblici, nella maggioranza dei casi si percepiscono a medio rischio di incidente.

3. Quale mezzo	Rischio basso	Rischio medio	Rischio alto	Totale complessivo
Auto/moto/scooter	25,71%	58,57%	15,71%	100,00%
Mezzi pubblici	35,06%	59,74%	5,19%	100,00%
Bici	29,41%	35,29%	35,29%	100,00%
A piedi	69,23%	30,77%	0,00%	100,00%
Altro	33,33%	66,67%	0,00%	100,00%
Totale complessivo	29,28%	56,72%	14,00%	100,00%

La percezione del rischio aumenta con l'aumentare dei chilometri percorsi.

4. Quanti km	Rischio basso	Rischio medio	Rischio alto	Totale complessivo
< 15 km	40,58%	52,40%	7,03%	100,00%
tra 15 e 50 km	16,06%	65,80%	18,13%	100,00%
> 50 km	3,03%	45,45%	51,52%	100,00%
Totale complessivo	29,28%	56,72%	14,00%	100,00%

La percezione del rischio non viene particolarmente influenzata dal tipo di percorso.

5. Tipo percorso	Rischio basso	Rischio medio	Rischio alto	Totale complessivo
Urbano	42,73%	48,90%	8,37%	100,00%
Suburbano	32,94%	58,82%	8,24%	100,00%
Misto	14,85%	63,32%	21,83%	100,00%
Totale complessivo	29,28%	56,72%	14,00%	100,00%

Chi ha già avuto incidenti in itinere percepisce un rischio maggiore

6. Già avuto infortuni in itinere	Rischio basso	Rischio medio	Rischio alto	Totale complessivo
si	15,00%	60,00%	25,00%	100,00%
no	30,85%	55,85%	13,31%	100,00%
Totale complessivo	29,28%	56,72%	14,00%	100,00%

Incrociando i dati del rischio percepito con i dati dei mezzi utilizzati e dei km percorsi si ha un'ulteriore conferma dell'ipotesi iniziale per cui il rischio percepito aumenta all'aumentare della lunghezza del tragitto.

		km				Totale complessivo
valutazione	quale mezzo	< 15 km	tra 15 e 50 km	> 50 km	(vuoto)	
Rischio basso	Auto/moto/scooter	78,70%	21,30%			100,00%
	Mezzi pubblici	70,37%	25,93%	3,70%		100,00%
	Bici	100,00%				100,00%
	A piedi	100,00%				100,00%
	Altro		100,00%			100,00%
Rischio basso Totale		79,87%	19,50%	0,63%		100,00%
Rischio medio	Auto/moto/scooter	52,03%	42,68%	4,47%	0,81%	100,00%
	Mezzi pubblici	47,83%	43,48%	8,70%		100,00%
	Bici	83,33%	16,67%			100,00%
	A piedi	100,00%				100,00%
	Altro	50,00%	50,00%			100,00%
Rischio medio Totale		53,25%	41,23%	4,87%	0,65%	100,00%
Rischio alto	Auto/moto/scooter	24,24%	46,97%	25,76%	3,03%	100,00%
	Mezzi pubblici	50,00%	50,00%			100,00%
	Bici	66,67%	33,33%			100,00%
Rischio alto Totale		28,95%	46,05%	22,37%	2,63%	100,00%
Totale complessivo		57,64%	35,54%	6,08%	0,74%	100,00%

Le risposte alle domande 8 e 9 mettono in evidenza che la percentuale di lavoratori che utilizzano mezzi aziendali (32,84%) oppure automezzi personali per scopi aziendali (34,81%) sono equivalenti.

Decisamente differente invece la percentuale degli incidenti. Hanno avuto incidenti il 18,99% di coloro che utilizzano mezzi aziendali contro il 10,58% di coloro che utilizzano il proprio automezzo.

Uno studio realizzato nel Regno Unito ha esaminato il cosiddetto “effetto di chi guida un veicolo della **flotta aziendale**” [Downs, C. G., Keigan, M., Maycock, G., & Grayson, G. B. (1999). *The safety of fleet car drivers: A review. TRL REPORT 390*]. **Tali lavoratori hanno 50% di incidenti in più**, a pari Km, rispetto a chi guida auto non appartenenti a flotta aziendale [Grayson, G. B. (1999). *Company cars and road safety. In BEHAVIOURAL RESEARCH IN ROAD SAFETY IX. PA3524/99*].

Lo psicologo Federico Ricci ha presentato lo studio “**SICUREZZA DI CHI GUIDA PER LAVORO: IMPATTO DEL CONTESTO SUL COMPORTAMENTO PROFESSIONALE DEI GUIDATORI**” al convegno “**RISCHIO STRADALE PER UTENTI E PER LAVORATORI**” del 19 ottobre 2016 a Bologna.

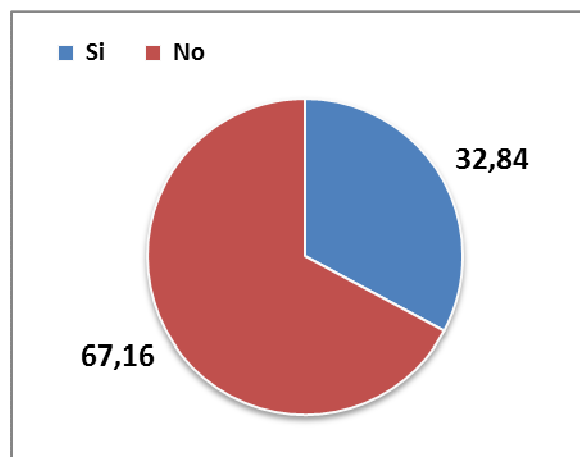
Lo studio evidenzia che “La guida non sicura al lavoro è data da un’alta richiesta lavorativa e un **conflitto di priorità** tra la produttività e la sicurezza. La pressione per arrivare a destinazione in tempo determina **comportamenti di guida a rischio**: lavorare più velocemente e/o in modo meno 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**:

- 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**”

Le proposte per la riduzione di questi incidenti puntano su miglioramenti sia di tipo organizzativo sia delle competenze tecniche di guida.

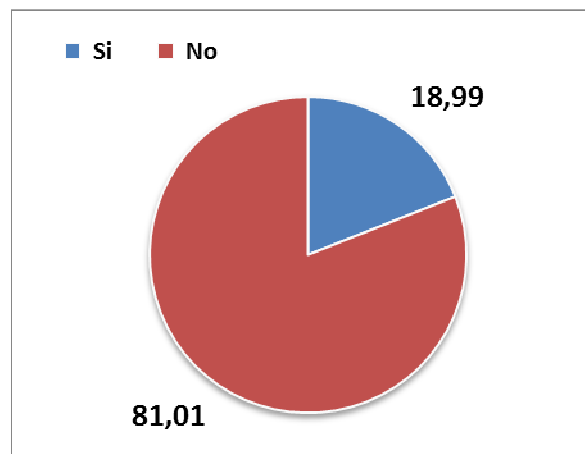
8. Utilizzi automezzi aziendali?

	n	%
Si	179	32,84
No	366	67,16
totale risposte	545	



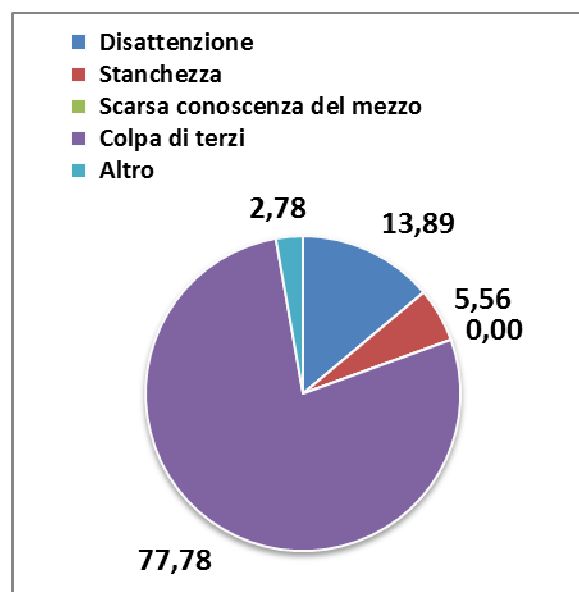
8.1 Se sì, hai avuto incidenti stradali con automezzi aziendali?

	n	%
Si	34	18,99
No	145	81,01
totale risposte	179	



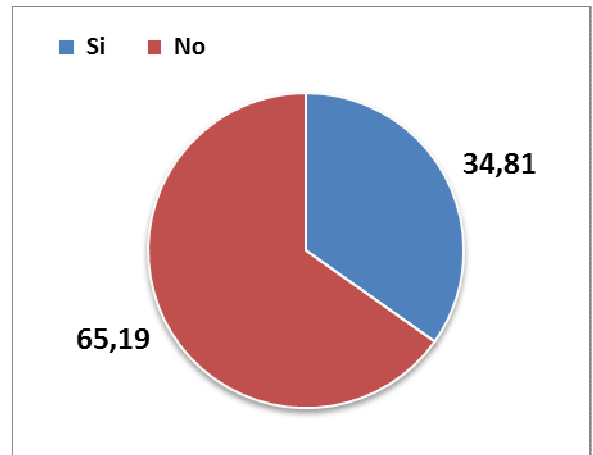
8.2 Se hai avuto incidenti con mezzi aziendali, per quale motivo?

	n	%
Disattenzione	5	13,89
Stanchezza	2	5,56
Scarsa conoscenza del mezzo		
Colpa di terzi	28	77,78
Altro	1	2,78
totale risposte	36	



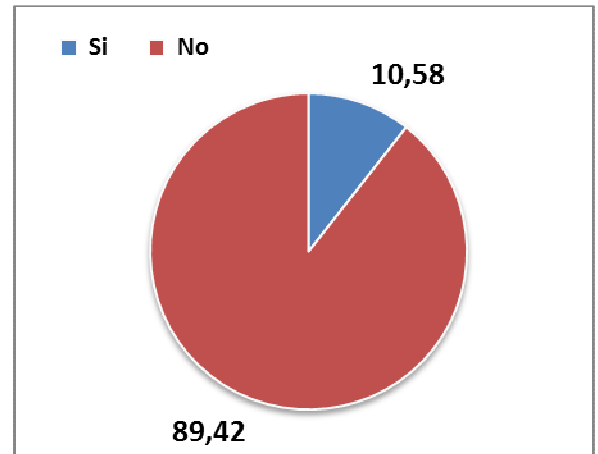
9. Utilizzi automezzi personali per scopi aziendali?

	n	%
Si	188	34,81
No	352	65,19
totale risposte	540	



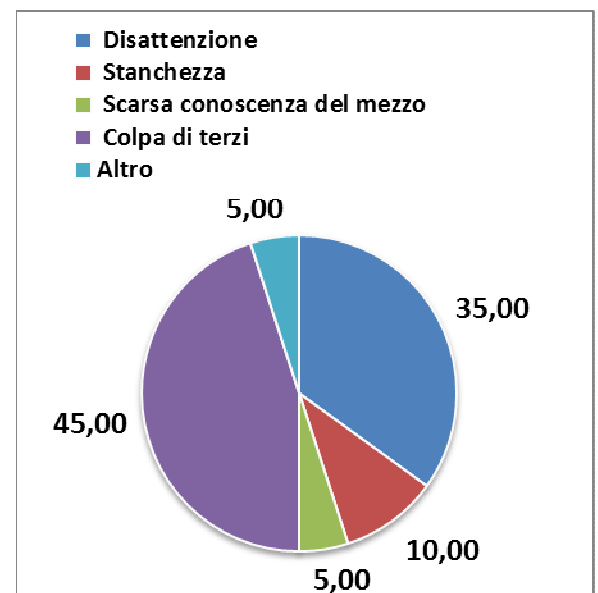
9.1 Se sì, hai avuto incidenti stradali utilizzando automezzi personali per scopi aziendali?

	n	%
Si	20	10,58
No	169	89,42
totale risposte	189	



9.2 Se hai avuto incidenti utilizzando automezzi personali per scopi aziendali, per quale motivo?

	n	%
Disattenzione	7	35,00
Stanchezza	2	10,00
Scarsa conoscenza del mezzo	1	5,00
Colpa di terzi	9	45,00
Altro	1	5,00
totale risposte	20	



4.1 ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DEL TARGET DEI PARTECIPANTI AL PROGETTO PILOTA

Rispetto ad una prima pianificazione del progetto che prevedeva un coinvolgimento destinato soprattutto alle imprese del settore trasporti, logistica ed agricoltura, in seguito ad incontri avuti con associazioni di categoria dei settori specifici, è emerso che negli ultimi anni sul territorio sono stati organizzati diversi corsi proprio sul tema della guida sicura con un alto grado di interesse e partecipazione da parte delle imprese aderenti.

Si è ritenuto pertanto, essendo l'obiettivo primo del progetto quello di amplificare e diffondere il tema della guida sicura alle PMI del territorio Regionale e Nazionale, di estendere il target su imprese di diversi settori merceologici, focalizzando l'interesse nel comprendere meglio e ridurre quanto più possibile gli incidenti in itinere.

In aggiunta ai destinatari previsti dal progetto iniziale, considerando che il mondo sindacale è non solo sensibile all'argomento ma è stato partner importante per la diffusione del progetto all'interno delle aziende, si è ritenuto far "testare" anche a loro l'utilità dell'iniziativa affinché, con una sorta di network marketing, possano sviluppare su numeri più ampi la sensibilizzazione sull'argomento.

Tra le varie manifestazioni di interesse ricevute, le aziende che sono state coinvolte in questo progetto sono quelle che abbiamo ritenuto meritevoli in quanto hanno da lungo tempo investito in corsi sulla sicurezza obbligatori e non, partecipando ad incontri /convegni di sensibilizzazione sulla sicurezza e richiesto supporto ai funzionari proprio per trovare soluzioni pratiche sulla corretta applicazione delle normative antinfortunistiche dimostrando quindi un elevato grado di interesse e valore al tema della prevenzione.

5. UN ASPETTO IMPORTANTE NELLA PROGETTAZIONE DEL PERCORSO: I RISCHI LEGATI AL FATTORE UMANO

Tra i comportamenti errati più frequenti, l'ACI-Istat segnala la guida distratta, il mancato rispetto delle regole di sicurezza e precedenza e la velocità trappo elevata. Le violazioni al Codice della Strada più sanzionate risultano, infatti, l'eccesso di velocità, il mancato utilizzo dei sistemi di sicurezza e l'uso del telefono cellulare durante la guida.

Considerando che in questi ultimi anni vi è stato uno sviluppo molto spinto delle tecnologie dei veicoli per migliorare la sicurezza in ambito stradale quali ad esempio: dispositivi di assistenza in frenata e sbandamento (ABS, ESR ecc.), airbag, dispositivi di pretensionamento delle cinture di sicurezza, la stessa qualità dei pneumatici poiché migliorata riduce lo spazio di arresto in varie condizioni, il fattore determinante alla base della maggior parte degli incidenti è il comportamento umano.

Quando il comportamento dell'uomo è causa o concausa di incidenti, possono verificarsi due situazioni.

Nel primo caso si hanno violazioni consapevoli e deliberate di norme di comportamento (distanze di sicurezza, limiti di velocità, rispetto delle precedenza, uso di alcool, ecc.).

Nel secondo caso si ha l'errore vero e proprio, derivante dal "fallimento" di azioni pianificate o di sviste, che spesso si verificano a causa di una mancata o scorretta percezione del rischio, tanto individuale quanto, nel "caso aziendale", di tipo organizzativo.

Il nostro sistema percettivo, attraverso i sensi, percepisce gli stimoli dell'ambiente circostante, e questo vale anche nel caso della circolazione stradale (ambiente, peraltro, molto complesso). Ma non tutti gli stimoli uditivi, olfattivi e visivi vengono colti, in quanto il nostro cervello funziona come un filtro che seleziona gli stimoli provenienti dall'ambiente - diversamente vivremmo nel caos - e permette all'individuo di "organizzare" il proprio comportamento. Questa selezione degli stimoli si chiama "attenzione".

Noi siamo in grado di cogliere più stimoli contemporaneamente: alla guida, ad esempio, vediamo il pedone, il semaforo, il veicolo che precede, ecc. Se però siamo concentrati su qualcosa in particolare (ad esempio per cercare una strada o un numero civico, o per scrivere un messaggio al cellulare), trascuriamo altri stimoli rilevanti.

Molto spesso, durante la guida, devono essere prese decisioni repentine, a fronte ad esempio della comparsa di ostacoli improvvisi. In genere si pensa che la frenata sia un'unica azione, dall'esecuzione pressoché immediata.

Ma la ricerca (Studio di ricerca Ing. Mauro Balestra e Dott. Daniele Ruscio Univ. Cattolica Milano) ci aiuta a comprendere che quello che avviene è un susseguirsi di meccanismi percettivi e di successive azioni, per il cui svolgimento occorre un certo tempo.

Tra la percezione di un ostacolo e l'esecuzione di un compito (inizio della frenata) c'è il "tempo di reazione", e corrisponde alla prima fase: la percezione del pericolo. Segue la fase dell'azione, in cui inizia la procedura di arresto: si sposta il piede dall'acceleratore al freno. Nella terza fase si ha infine la frenata vera e propria (dall'azione sul pedale del freno all'arresto dell'auto). Le prime due fasi rappresentano l'"intervallo psicotecnico", cioè il tempo che precede la frenata vera e propria. Durante tale intervallo, in media di circa 1 secondo, l'auto procede senza variare la propria velocità.

A 50 km/h, l'auto percorre circa 14 m durante il tempo di reazione ed altri 14 metri nello spazio di frenatura. A 100 km/h si percorrono invece 28 m durante il tempo di reazione e 70 metri nello spazio di frenatura, quindi quasi 100 metri dalla percezione dell'ostacolo all'arresto completo.

La frenata non è dunque un'azione immediata, ma richiede un certo tempo; la consapevolezza di queste "regole" da parte chi guida un veicolo diventa quindi un elemento fondamentale per evitare gli incidenti.

Da quanto detto emerge con evidenza l'opportunità di costruire specifici percorsi formativi con un approccio multiplo (sia ingegneristico che psicologico), che consentono di perseguire un doppio obiettivo.

Il primo obiettivo è aumentare la consapevolezza della presenza dei rischi sulla strada (stimolando una corretta percezione degli stessi) e le conoscenze del funzionamento percettivo ed emotivo e delle reazioni del nostro corpo a fronte di variazioni determinate dall'assunzione di sostanze, stanchezza o distrazione.

Il secondo obiettivo è consentire l'acquisizione della conoscenza delle norme e del mezzo, responsabilizzare il lavoratore rispetto alle procedure obbligatorie per la sicurezza ed aumentare quindi la sua consapevolezza e la sua capacità di individuare il pericolo e ridurre il rischio.

Solo affrontandolo con sguardo aperto ed interventi adeguati è possibile ottenere risultati significativi. Ed a vantaggio di tutti: dell'azienda, dei lavoratori e delle loro famiglie.

6. LA DIFFUSIONE DI UNA CULTURA ATTRAVERSO LA PROGETTAZIONE CORSO

I numeri non riescono a spiegare l'illogica ed inaccettabile tragicità di una vita spezzata o compromessa a causa dell'errata condotta di un guidatore . Se per un verso è sempre difficile individuare con esattezza la catena di responsabilità nel prodursi di tali eventi, per altro verso non v'è dubbio che sia imperativo adottare tutte le precauzioni e le buone pratiche per ridurre la probabilità che gli stessi si verifichino. Le conseguenze di incidenti stradali si ripercuotono direttamente sulle aziende e sui settori responsabili dei servizi.

Oltre al tragico impatto psicologico ed emotivo sulle risorse umane coinvolte, le imprese subiscono ulteriori effetti indiretti: danno d'immagine, spese legali, interruzioni del servizio, costi di riparazione dei veicoli.

La formazione continua, innovativa ed attenta al contesto tecnologico, normativo ed ambientale rappresenta lo strumento principe di questa battaglia di civiltà

Elementi decisivi per la produttività e qualità dei processi aziendali, sono spesso al centro di dinamiche con fuggenti tra loro. Alla guida di un mezzo ora mai ampiamente dotato di tecnologia ed immersi in processi aziendali sofisticati, i conducenti sono poi coloro che quotidianamente si misurano con le schizofrenie della società contemporanea, delle quali alcune rappresentano antiche alienazioni collettive, altre conseguenza della frenesia della nostra epoca

Pertanto, oltre che alla gestione del proprio veicolo, spesso in situazioni di intenso ed indisciplinato traffico, gli autisti /dipendenti delle aziende sono chiamati a svolgere altre mansioni, gli orari e i punti di scambio, richiamare al rispetto delle regole di condotta ed uso del mezzo,

Nelle condizioni ordinarie di lavoro questo significa rimanere calmi: Il tutto comporta auto-controllo, capacità di gestire situazioni di stress.

È intuitivo come tutto ciò rappresenti una sfida, nell'ottica di assicurare sempre la corretta attenzione al traffico ed alle condizioni interne ed esterne al veicolo, atmosferiche incluse, al fine di garantire la sicurezza evitando manovre brusche, frenate, svolte improvvise e, in ultima analisi, incidenti.

Due sono gli ambiti di intervento a cui il percorso formativo ha voluto dare risposta e che sono stati alla base della progettazione:

- uno di competenza dell'azienda: formazione continua ambiente di lavoro e relazioni industriali sane, procedure che facilitino il controllo delle fasi critiche.
- l'altro di responsabilità degli autisti/ dipendenti: il conducente deve porsi alla guida in perfetto stato di salute, non alterato da alcun fattore inebriante, adeguatamente riposato.

6.1 LE PROPOSTE FORMATIVE SUL TERRITORIO

I primi risultati suggeriti hanno ricondotto al centro di formazione **MOTOROASI PIEMONTE** e al centro **GUIDA SICURA SUPERCAR TORINO** oltre ad alcune società di scuola guida che erogano il corso appoggiandosi ad altre strutture e che quindi abbiamo ritenuto di tralasciare individuando direttamente il centro di formazione organizzato e strutturato per queste tipologie di corsi. Volendo individuare almeno tre soggetti da mettere a confronto, nell'ambito di un convegno di studio e approfondimento organizzato da AIFOS (Associazione Italiana Formatori ed Operatori della Sicurezza sul Lavoro) con il Patrocinio di INAIL, titolato "GUIDARE IN SICUREZZA" è stato possibile conoscere un ulteriore centro di formazione denominato **HRX #driving school**.

Abbiamo contattato i tre enti di formazione e organizzato un incontro conoscitivo con ciascuno di loro. Un primo elemento che è emerso è che tutti e tre gli enti hanno un'esperienza di più di 10 anni nell'organizzazione di corsi di guida sicura. In merito alla pianificazione dei corsi tutti e tre gli enti hanno definito un programma formativo della durata di 8 ore stilato in base all'esperienza poiché non esiste a livello nazionale un quadro normativo di riferimento.

La suddivisione tra ore di teoria e le ore di pratica prevedono indicativamente due ore di teoria in aula mentre il resto della giornata viene dedicata alle prove pratiche su circuito. È emerso chiaramente da tutti gli enti che il modo più efficace per comprendere e ricordare le corrette tecniche di guida è attraverso "l'esercitazione sul campo" motivo per cui, più di due terzi della giornata vengono dedicati all'attività pratica che consentirà al discente di comprendere e gestire il comportamento della vettura in condizioni particolari (sottosterzo, sovrasterzo, frenata su fondo con poca aderenza ecc).

Per lo svolgimento delle prove pratiche ogni ente ha il proprio circuito o circuiti di riferimento; in un caso in particolare un ente ha confermato la possibilità di organizzare i corsi presso le sedi delle aziende interessate a condizione che sia disponibile un'area esterna sufficientemente grande da permettere l'allestimento di un circuito di prova.

Ragionando nell'ottica di un'azione formativa rivolta ai lavoratori è stato affrontato il discorso della qualifica dei soggetti formatori e dell'accreditamento regionale in riferimento anche all'Accordo Stato regioni del 21/12/2011.

Si è riscontrato che due enti su tre sono accreditati dalla Regione Piemonte come agenzie formative e hanno istruttori qualificati come formatori per la sicurezza ai sensi del Decreto Interministeriale del 6 marzo 2013 poiché anche il tema della guida in sicurezza oggi, e sempre di più nel prossimo futuro, sarà argomento di interesse per un gran numero di lavoratori.

In merito al corso proposto in modalità e-learning non si è ritenuto opportuno approfondire i contenuti poiché questa formazione non può essere sufficiente per ottenere un miglioramento delle competenze di guida tali da portare a una conseguente riduzione del rischio di infortuni e incidenti

6.2 LA LOCATION DEL PROGETTO PILOTA: CALENDARIO DELLA GIORNATA

Alla luce delle proposte ricevute dai tre enti coinvolti, per completezza del servizio offerto rapportato al costo per partecipante, alle caratteristiche del circuito di prova, nonché la flessibilità di poter erogare il corso anche presso aree messe a disposizione dalle aziende interessate (se compatibili con gli aspetti connessi alla sicurezza dei partecipanti) e considerando anche la posizione della sede particolarmente “strategica” da un punto di vista logistico vantaggioso i partner del progetto hanno deciso di appoggiarsi alla struttura gestita da **HRX srl**. L’organizzazione della giornata prevede:

Ore 09,00 Welcome partecipanti

Ore 09,30 Corso di Teoria

Ore 11,00 Spostamento in pista per parte pratica 5 prove (Ogni esercizio è ripetuto per 6 volte)

Ore 13,00 Light Lunch

Ore 14,00 Rientro in pista

Ore 16,30 De briefing

Ore 17,00 Consegna Attestato

7. CONCLUSIONI

Al termine del progetto è evidente che parlare di sicurezza stradale implica la valutazione di un complesso di fattori che interagiscono tra di loro creando una situazione ideale di massima sicurezza. Scostarsi da uno di questi fattori ci apre un baratro di possibilità di situazioni di rischio.

Questo equilibrio mette in gioco, momento per momento, tutti i fattori che sono connessi all'uomo che guida:

1. fattori tecnici (sicurezza attiva e passiva dell'auto),
2. fattori ambientali (situazione climatica: pioggia, ghiaccio, neve),
3. fattori psicologici (stato emotivo alterato, senilità),
4. fattori fisici (assunzione di alcol o di psicofarmaci, malattie...)

Il bilanciamento dei fattori di rischio : questa la formula vincente

Il bilanciamento di questi fattori viene mantenuto in bilanciamento, per gli aspetti che può controllare, dal guidatore con opportune azioni-reazioni al mutare delle situazioni.

Un elemento che gioca in maniera decisa nel far sì che nulla vada fuori controllo è la corretta percezione dei possibili rischi da parte di chi sta guidando.

È l'istinto stesso di conservazione che ci comanda una risposta immediata ad una situazione di pericolo: è la percezione del rischio.

Ovviamente non tutti abbiamo la stessa percezione e quindi reazione ai vari stimoli che si attivano durante la guida.

Ad esempio c'è chi, tendenzialmente spavaldo, accetta solo segnali di livello alto e chi, timoroso per natura, esaspera il rischio adottando una guida estremamente prudente.

Progettare interventi a favore della sicurezza stradale significa quindi porre l'uomo al centro di un sistema complesso.

Ragionare sull'uomo", inoltre, vuol dire non solo vedere le persone come singoli individui, ma analizzarne anche le reciproche interazioni ad esempio tra singoli conducenti, o tra un pedone e un ciclista, ecc.

E, nel caso di rischio stradale sul lavoro, occorre inoltre comprendere la situazione del "singolo" inserito nel sistema/organizzazione aziendale.

Questo equilibrio dinamico riguarda quindi tre diverse componenti: l'uomo, il veicolo , l'infrastruttura.

L'assetto regolare e sicuro del veicolo sulla strada dipende dalla conservazione di questo equilibrio, cioè dal fatto che il guidatore riesca a condurre il veicolo mantenendo la corretta traiettoria di marcia in funzione di quanto detto di più elementi come il tracciato, la presenza di altri veicoli o pedoni, ecc..

Nel momento in cui dovesse insorgere un problema relativo ad una di queste componenti, l'equilibrio potrebbe rompersi, con conseguente aumento del rischio.

Ad esempio, un colpo di sonno (per la componente uomo), una avaria meccanica (per la componente veicolo) o una buca sulla strada (per la componente infrastruttura).

Per ridurre il rischio di incidente occorre quindi ridurre i rischi legati ad ogni singola componente del "sistema guida" (UOMO, VEICOLO, INFRASTRUTTURA). E sono tanti. Ma non è ancora finita qui.

Oltre a quanto detto, ci sono altri fattori che influenzano la sicurezza sulla strada.

Fattori legati all'ambiente esterno, su cui il guidatore non può intervenire, ma dei cui effetti deve tenere conto: la componente AMBIENTE

Il nostro sistema percettivo, attraverso i sensi, percepisce gli stimoli dell'ambiente circostante, e questo vale anche nel caso della circolazione stradale : noi siamo in grado di cogliere più stimoli contemporaneamente: alla guida, ad esempio, vediamo il pedone, il semaforo, il veicolo che precede, ecc.

Se però siamo concentrati su qualcosa in particolare (ad esempio per cercare una strada o un numero civico, tralasciamo altri stimoli rilevanti.

Le ricerche evidenziano come gli stimoli che chiamano in causa il medesimo organo di senso creano tra loro "interferenza".

Se durante la guida si ascolta della musica si impegnano due differenti canali percettivi: l'interferenza tra i due stimoli è minore rispetto, ad esempio, al cambiare il canale della radio mentre si guida.

In questa ultima situazione l'organo della vista è infatti doppiamente coinvolto: tra le due azioni si crea interferenza.

Molto spesso, alla guida, devono essere prese decisioni repentine, a fronte ad esempio della comparsa di ostacoli improvvisi.

In genere si pensa che la frenata sia un'unica azione, dall'esecuzione pressoché immediata. Ma la ricerca (Studio di ricerca Ing. Mauro Balestra e Dott. Daniele Ruscio Univ. Cattolica Milano) ci aiuta a comprendere che quello che avviene è un susseguirsi di meccanismi percettivi e di successive azioni, per il cui svolgimento occorre un certo tempo.

Tra la percezione di un ostacolo e l'esecuzione di un compito (inizio della frenata) c'è il "tempo di reazione", e corrisponde alla prima fase: la percezione del pericolo.

Segue la fase dell'azione, in cui inizia la procedura di arresto: si sposta il piede dall'acceleratore al freno.

Nella terza fase si ha infine la frenata vera e propria (dall'azione sul pedale del freno all'arresto dell'auto).

La frenata non è dunque un'azione immediata, ma richiede un certo tempo, e la distanza di sicurezza diventa quindi un elemento fondamentale per evitare gli incidenti.

Da quanto detto emerge con evidenza la necessità di costruire specifici percorsi formativi con un approccio multiplo (sia ingegneristico che psicologico), che consentono di perseguire un doppio obiettivo.

Il primo obiettivo è aumentare la consapevolezza della presenza dei rischi sulla strada (stimolando una corretta percezione degli stessi) e le conoscenze del funzionamento percettivo ed emotivo e delle reazioni del nostro corpo a fronte di variazioni determinate dall'assunzione di sostanze, stanchezza o distrazione.

Il secondo obiettivo è consentire l'acquisizione della conoscenza delle norme e del mezzo, responsabilizzare il lavoratore rispetto alle procedure obbligatorie per la sicurezza ed aumentare quindi la sua consapevolezza e la sua capacità di individuare il pericolo e ridurre il rischio.

Un problema complesso, come quello del rischio stradale sul lavoro, che richiede una soluzione non banale.

La proposta potrebbe essere quella di intervenire con azioni specifiche sul benessere e sulla salute psicofisica dei lavoratori, anche attraverso interventi sull'organizzazione dell'azienda: percorsi formativi aziendali sulla resilienza personale e organizzativa potrebbero fornire strumenti indispensabili per gestire lo stress, rafforzando le competenze emotive ed implementando strategie per risolvere i problemi in un'ottica proattiva.

