

Regione Piemonte
Azienda Sanitaria Locale n. 18
S.O.S. Prevenzione e Protezione

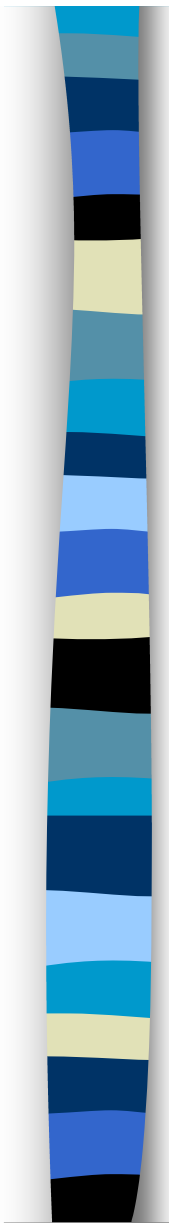
La sicurezza e la salute dei lavoratori durante il lavoro



Guida degli automezzi aziendali. Informazioni utili per il vostro benessere

Corso di autoformazione multimediale

Anno 2007



Nell'ambito della valutazione dei rischi ai sensi del D.Lgs. 626/94 e s.m.i. presenti in ambiente ospedaliero va annoverato anche quello legato all'**uso degli automezzi** da parte dei dipendenti durante il lavoro, che rappresenta un fenomeno in continua crescita.

Ai sensi del D.Lgs. 38/2000 "Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali", "...l'assicurazione comprende gli infortuni occorsi alle persone assicurate durante il normale percorso di andata e ritorno dal luogo di abitazione a quello di lavoro, durante il normale percorso che collega due luoghi di lavoro.....Restano esclusi gli infortuni direttamente cagionati dall'abuso di alcolici e di psicofarmaci o dall'uso non terapeutico di stupefacenti ed allucinogeni; l'assicurazione, inoltre, non opera nei confronti del conducente sprovvisto della prescritta abilitazione di guida."

Secondo l'INAIL si possono individuare due tipologie di infortunio:

- *in itinere*, ossia dalla dimora abituale al luogo di lavoro e viceversa, sia prima che dopo l'orario lavorativo;
- *stradale o durante il lavoro*, ossia da un luogo di lavoro ad un altro luogo di lavoro.

A livello nazionale gli infortuni stradali avvenuti negli anni 2004-2005 e denunciati all'INAIL nel settore Sanità e Servizi sociali sono stati rispettivamente di 9.640 e di 10.463, con un incremento dell'8%.

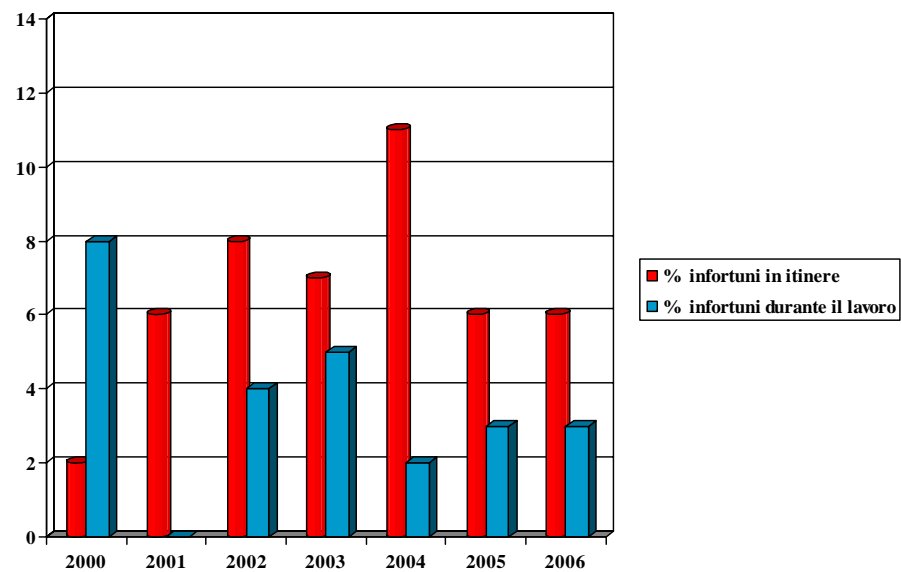
Nella Regione Piemonte nell'anno 2005 nei settori agricoltura, industria e servizi e dipendenti statali, gli infortuni indennizzati "in itinere" sono stati 3.584 mentre quelli non "in itinere" sono stati 6.120 (dati INAIL), che rappresentano complessivamente circa il 13% del totale degli infortuni (75.604).

Nella Provincia di Cuneo nell'anno 2004 ci sono stati 1.914 incidenti (dati ISTAT).

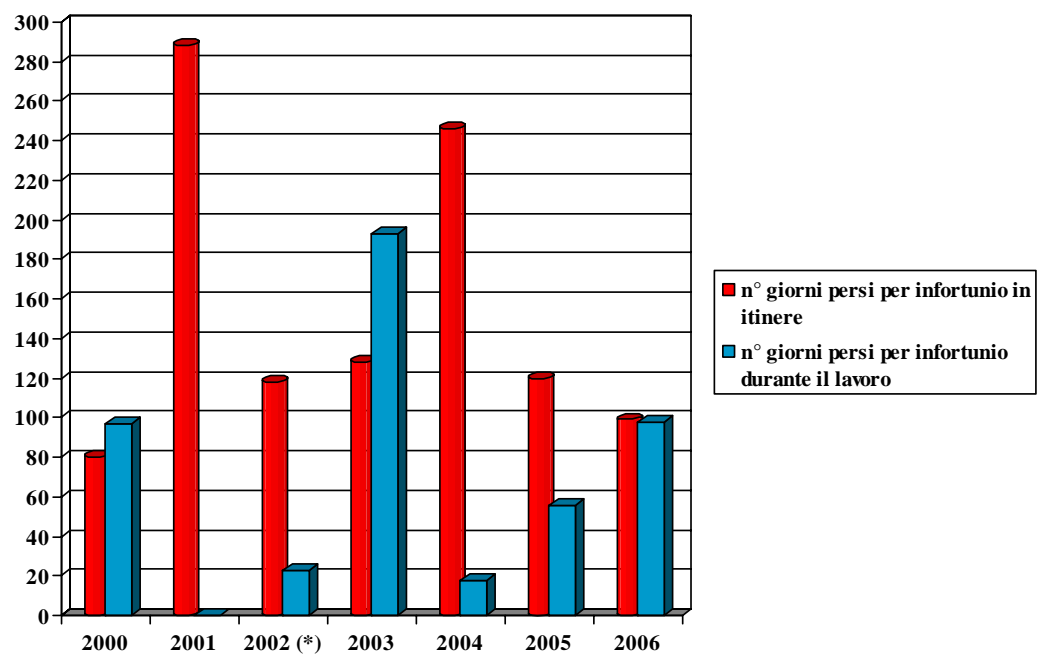
Nell'A.S.L. 18 Alba-Bra sono presenti circa 110 automezzi (tra cui FIAT Panda-Punto-Fiorino-Scudo-Doblò-Ducato).



e l'andamento degli infortuni (in itinere e durante il lavoro rispetto al totale degli infortuni) dei dipendenti legati all'uso degli automezzi risulta evidenziato nel sottostante grafico:



Nell'A.S.L. 18 Alba-Bra il numero di giornate lavorative perse dei dipendenti in conseguenza degli infortuni in itinere e durante il lavoro è riportato nel sottostante grafico. Inoltre si evidenzia che la principale tipologia di infortunio conseguente all'incidente è la distorsione del rachide cervicale.



(*) Si segnalano inoltre n° 2 deceduti in itinere

Le principali cause degli incidenti stradali

L'ISTAT censisce oltre 40 tipi d'incidenti stradali, ma l'attenzione si può concentrare su sette tipologie d'incidenti, tutte riconducibili ad un comportamento scorretto dell'uomo, i quali causano oltre il 64% degli incidenti e dei feriti ed oltre il 60% dei morti. Inoltre, negli ultimi anni, tali percentuali di concentrazione tendono a salire. Un esame esteso dell'argomento dovrebbe essere suddiviso anche per: feriti, morti e numero d'incidenti poiché, se è vero che il numero d'incidenti nei fine settimana è in diminuzione, nello stesso periodo i morti ed i feriti aumentano vertiginosamente, questo sta ad indicare che tali incidenti hanno conseguenze più pesanti.

Elenchiamo le sette tipologie principali:

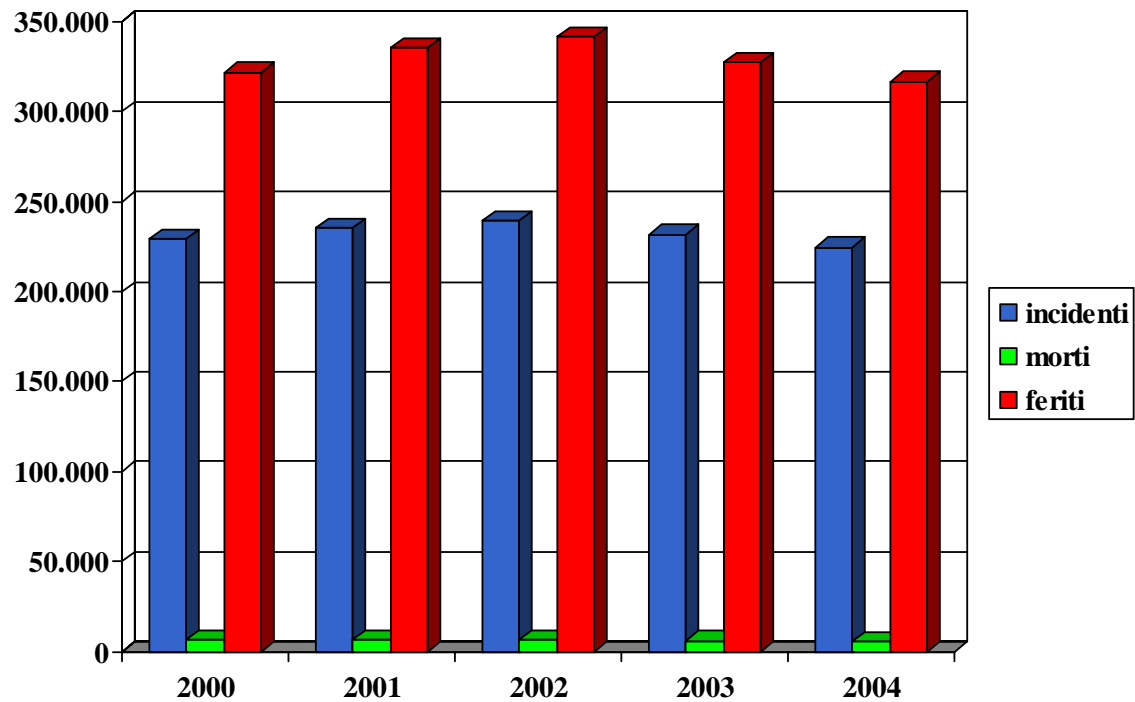
- eccesso di velocità
- guida distratta e pericolosa
- guida contromano
- mancato rispetto della precedenza – stop
- mancato rispetto della distanza di sicurezza
- attraversamento irregolare dei pedoni
- assunzione di alcool e di sostanze stupefacenti




Costi sociali degli incidenti stradali

Dimensione del fenomeno in Italia

Gli incidenti stradali, morti e feriti – anni 2002/2004 in Italia (dati ISTAT):





Tipologia dei costi in Sanità

Costi diretti

Spese sostenute dai servizi sanitari, dai pazienti e dalle loro famiglie per fronteggiare un problema di salute

Costi indiretti

Perdite di reddito dei pazienti, dei familiari o della società dovute a un trattamento o a un problema sanitario

Costi intangibili

Sono generalmente il costo del dolore, del fastidio e della sofferenza ed il costo del tempo libero perduto. Generalmente viene incluso anche il costo della vita umana se la malattia determina la morte.

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali (ISTAT-ACI) in milioni di €

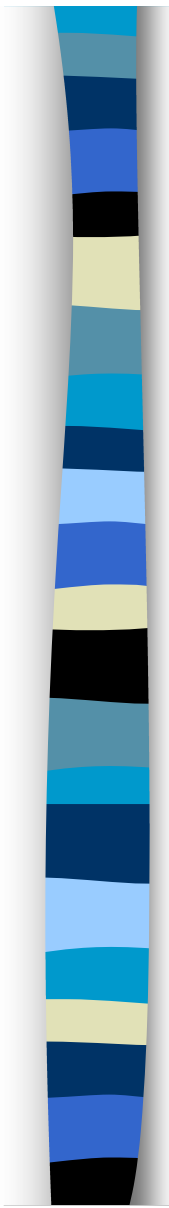
Anno 1993: 15.752

Anno 1997: 19.109

Anno 2000: 28.354

Anno 2002: 34.086 (pari al 2,7 del PIL)

Anno 2004: 33.706 (pari al 2,5 del PIL)



Indice di danno sociale (IDS)

Viene ottenuto ponderando i morti e i feriti in proporzione al costo sociale sostenuto da parte delle province italiane per gli uni e per gli altri e adottando un ulteriore coefficiente di ponderazione per il dato relativo ai morti (pari a 2).

Si individuano tre classi di danno sociali:

- *Massimo* (province che hanno registrato un numero estremamente elevato di morti per incidenti stradali – oltre 200 – e un altrettanto elevato numero di feriti – IDS superiore a 50)
- *Elevato* (province con un numero di morti per incidenti stradali tra 100 e 200 e un numero comunque elevato di feriti – IDS superiore a 25 e inferiore a 50)
- *Medio* (tutte le altre province)

Il costo dal danno sociale per la Regione Piemonte nel 2002 (dati ISTAT-Aci) è pari a € 1.455.000 su un totale di €18.042.000.



Consigli per una guida sicura

Gli automezzi e quindi il posto di guida di un automezzo di proprietà dell'azienda, non sono considerati un luogo di lavoro, infatti all'art. 30, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 626/94 e s.m.i. i "mezzi di trasporto" sono esclusi dall'applicazione del Titolo II "Luoghi di lavoro". Gli automezzi possono essere utilizzati solo per esigenze di servizio dal personale autorizzato e munito di patente di guida adeguata.

Prima di iniziare la guida di un mezzo sarebbe necessario controllare che:

- la pressione dei pneumatici sia quella indicata dal costruttore
- lo spessore del battistrada sia di almeno 1,6 mm
- i pneumatici non presentino tagli o screpolature profonde
- i freni siano efficienti
- i segnali luminosi (stop, lampeggiatori di direzione, fari, ecc.) siano efficienti e puliti
- i segnali acustici funzionino
- parabrezza e lunotto siano puliti
- gli specchi retrovisori interni ed esterni siano puliti e ben regolati
- i tergicristalli funzionino e le relative spazzole non siano usurate
- a bordo vi sia il giubbotto ad alta visibilità e, nel periodo invernale, le catene complete di tutti gli accessori
- sia presente il pacchetto di medicazione

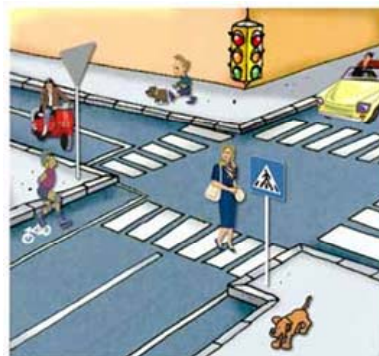
Durante la guida dell'automezzo il conduttore deve:

- rispettare le norme sulla circolazione stradale
- rispettare i limiti di velocità (es. centri abitati: 50 km/h; strade statali ed extraurbane: 90 km/h; autostrada: 130 km/h)
- mantenere sempre accesi i fari anabbaglianti al di fuori dei centri urbani
- mantenere un assetto di guida corretto
- non fare uso di bevande alcoliche
- non compiere movimenti o azioni che distolgano l'attenzione pregiudicandone la sicurezza
- controllare prima di partire che sia completata la salita o la discesa di eventuali passeggeri
- effettuare il rifornimento di carburante a motore spento
- utilizzare sistematicamente le cinture di sicurezza
- non usare il cellulare senza il dispositivo di vivavoce
- in caso di incidente, fermarsi e prestare i primi soccorsi
- segnalare al Responsabile ogni anomalia riscontrata durante il controllo o l'uso dei mezzi.

Si ricorda che nell'A.S.L. 18 ogni Responsabile ha il compito di far controllare gli automezzi assegnati al Servizio ogni 6 mesi o 5.000 km. In ogni caso tutto il personale deve segnalare qualsiasi anomalia riscontrata sull'automezzo al proprio Responsabile.



La segnaletica stradale



La segnaletica stradale ha il compito di trasmettere messaggi a chi circola sulle strade affinché adegui di conseguenza il suo comportamento.

Esistono 4 tipi di segnaletica:

- *verticale* (che a sua volta si suddivide in: pericolo, prescrizione, divieto, obbligo e indicazione)
- *orizzontale* (integra e completa quella verticale ed è composta da linee o segni dipinti sulla carreggiata)
- *luminosa* (contribuisce a regolamentare il traffico, es: semaforo, segnalazione di pericolo, ecc.)
- *manuale* (è rappresentata dagli agenti incaricati quali: vigili, carabinieri, polizia, ecc. che possono intervenire nella regolamentazione del traffico con segnali manuali che sono prioritari su tutti gli altri)

Guida su strada

Quando si è impegnati nella guida è necessario ricordare alcune regole fondamentali, per altro rese obbligatorie dal Codice della Strada:

- distanza di sicurezza
- guida nella nebbia
- guida nella pioggia
- guida con ghiaccio e neve
- guida e stanchezza
- guida ed effetti oggettivi dell'alcool
- sosta di emergenza
- soccorso stradale
- ulteriori consigli di guida (sorpasso, posizione di guida, posizione delle mani, scoppio dei pneumatici, incendio, trasporto di campioni biologici, trasporto di carichi)



Distanza di sicurezza



La distanza di sicurezza è la distanza che ogni veicolo deve mantenere da quello che lo precede, per potersi arrestare, quando necessario, senza tamponarlo.

Nella valutazione della distanza di sicurezza è importante tenere in considerazione alcuni fattori : la prontezza dei riflessi del conducente; il tipo e lo stato di efficienza del veicolo; la velocità; la visibilità e le condizioni atmosferiche; le condizioni del traffico; la pendenza della strada e l'entità del carico. Aumentare la distanza di sicurezza quando si guida dietro veicoli larghi e/o lunghi, per mantenere una maggior visibilità.

Tenuto conto che al raddoppio della velocità corrisponde uno spazio di frenata quadruplo, è prudente non scendere mai al di sotto delle seguenti distanze dal veicolo che precede:

velocità km/h	Distanza di sicurezza minima in metri	Equivalente a....
50	25	Lunghezza di 2 autobus
90	40	Più di 2 autotreni
130	130	Un campo da calcio

Inoltre, se i freni non sono perfettamente efficienti, i pneumatici sono consumati, il veicolo è molto carico, lo spazio di frenata si allungherà di molto, e sarà quindi necessario aumentare le distanze almeno della metà. Tali valori non devono essere considerati per la guida in caso di nebbia, quando invece devono valere altre considerazioni.

Guida nella nebbia

La nebbia è la condensazione dell'umidità atmosferica in piccolissime gocce d'acqua.

La nebbia ha la pessima caratteristica di assorbire e disperdere la luce (l'accensione dei proiettori di profondità crea solo un pericoloso "muro luminoso"), di diminuire il contrasto e la differenza dei colori e quindi la visibilità degli oggetti.

Con la nebbia diventa anche più difficile la valutazione della differenza di velocità con il veicolo che precede.

La nebbia è inoltre inevitabilmente associata ad asfalto umido.

Occorre infatti mettersi nella condizione di poter percepire in tempo la presenza di un ostacolo e di poter poi arrestare il veicolo.

Nella nebbia, la cosa più importante è vedere ed essere visti.

Anche di giorno, accendete gli anabbaglianti e, se il veicolo ne è dotato, i fendinebbia.

Accendere gli abbaglianti non aiuta a vedere (anzi è dannoso), ma in certe situazioni rende più visibili. Accendete le luci posteriori antinebbia.

Se si percorre un lungo tratto senza traffico in nebbia fitta, l'occhio - in mancanza di stimoli - tende a focalizzarsi su una distanza "di riposo" di circa tre metri. Pertanto è opportuno mantenere l'attenzione molto più avanti.

Nel caso in cui ci si debba fermare è bene farlo solo in caso di necessità e fuori della carreggiata, rallentando gradualmente; attivare in ogni caso la segnalazione luminosa di pericolo (indicatori di direzione simultanei) e tenete accesi gli antinebbia posteriori.



Guida nella pioggia



L'aquaplaning indica il galleggiamento del veicolo su uno strato d'acqua raccolto sul fondo stradale anche per cause diverse dalla pioggia; davanti al pneumatico si forma un "cuneo" di acqua che gli intagli sul battistrada non sono più in grado di "pompate" lateralmente, finché il pneumatico perde completamente aderenza.

Il fenomeno aumenta in proporzione allo spessore dello strato d'acqua, all'usura del battistrada, alla velocità del veicolo. In caso di pioggia occorre pertanto procedere guidando con attenzione mantenendo una velocità moderata, evitando brusche accelerazioni, decelerazioni e improvvise sterzate. Particolarmente insidiose possono essere le pozzanghere, quando - come spesso accade - non se ne conosce la profondità. Alcuni tratti di strada possono essere seriamente allagati: affrontarli a velocità eccessiva implica la certezza della assoluta ingovernabilità del veicolo. La ridotta aderenza rende necessario aumentare in modo consistente la distanza di sicurezza, dal 20 all' 80% a secondo delle condizioni.

Nelle frenate di emergenza con blocco delle ruote, su terreno bagnato, occorre affrontare un duplice rischio: l'allungamento dello spazio di arresto e la ingovernabilità del veicolo, che non risponde ai comandi dello sterzo. La scarsa visibilità in caso di pioggia può implicare la necessità di accendere le luci posteriori antinebbia; in casi estremi può essere consigliabile fermarsi.

Guida con ghiaccio e neve



Per la guida in pianura in presenza di uno strato di neve limitato (circa 20 cm) è sufficiente prestare attenzione e procedere con cautela a velocità ridotta.

Se si devono affrontare percorsi in salita ed il mezzo non è attrezzato con gomme antineve, è necessario usare le catene.

La messa in opera delle catene va fatta in piano, prima di affrontare la salita e le catene devono essere montate sulle ruote motrici.

Quando si percorrono strade innevate con profondi solchi occorre porre attenzione che il mezzo non “tocchi il fondo”: esso potrebbe restare sollevato facendo perdere aderenza alle ruote.

E' utile inoltre viaggiare molto distanziati dagli altri mezzi e mantenere la velocità costante (mai frenare) e sterzare nel verso della sbandata.



Guida e stanchezza

Il sonno e la stanchezza sono uno dei nemici più subdoli per chi guida; si stima che tra il 15 ed il 40% degli incidenti più gravi sia imputabile a sonno o stanchezza, il più delle volte associato a concause precise: alcol, medicinali, pasto abbondante.

Innumerevoli sono poi gli incidenti evitati per un soffio, solo perché, ad esempio, poco dopo un primo attacco di sonnolenza si è arrivati a destinazione.

Sono considerati *fattori di rischio*:

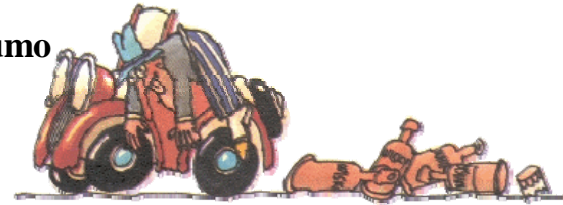
- l'età
- l'eccesso di cibo
- l'eccesso di alcol
- l'appartenenza ad alcune categorie professionali come i "turnisti"
- chi soffre di disturbi del sonno
- chi assume farmaci che inducono assopimento

Sono invece considerate *situazioni a rischio*:

- il tempo eccessivo di guida
- il viaggiare da soli, per la mancanza di un'altra persona che possa "sorvegliare" il conducente, stimolarne l'attenzione o addirittura sostituirlo nella guida
- il guidare in ore notturne comprese tra mezzanotte e le 7 del mattino:
- la guida dopo un periodo di stress ed affaticamento
- la monotonia e l'eccessiva regolarità del viaggio, che producono una forma di "ipnosi"
- la temperatura troppo alta nell'abitacolo
- la guida sotto il sole abbagliante
- la guida nella nebbia



Guida ed effetti oggettivi dell'alcool, farmaci e fumo



Gli effetti negativi dell'alcool sulla guida sono ben noti.

Esso agisce su diverse funzioni cerebrali (percezione, attenzione, elaborazione, valutazione ecc.), con effetti diversi e strettamente correlati alla quantità di alcool presente nel sangue, cioè al tasso alcolemico.

Il tasso alcolemico si misura in grammi di alcool per litro di sangue.

Il modo in cui l'alcool entra nel circolo sanguigno dipende dal meccanismo di diffusione dell'alcool, dal contenuto di alcool delle bevande, dal modo in cui l'alcool viene bevuto, dal sesso e dall'età del soggetto, dalla abitudine a bere alcolici.

Tale valore rimane stabile per breve tempo (circa mezz'ora) al suo valore massimo, poi comincia lentamente a decrescere: l'alcool viene metabolizzato per la massima parte (circa il 90%) dal fegato, il resto viene emesso attraverso i polmoni ed i reni.

Il ritmo di smaltimento del fegato è costante e l'alcool risulta eliminato nell'arco di circa 7 ore. C'è anche una grande differenza di comportamento tra le diverse bevande: l'alcool contenuto nella birra o nel vino viene assorbito più lentamente rispetto a quello di grappa o whisky; l'assorbimento dell'alcool è inoltre favorito dall'anidride carbonica dei vini frizzanti.

In ogni caso, a parità di quantità di alcool ingerito nell'arco di un certo periodo di tempo sufficientemente breve, viene raggiunto sempre lo stesso valore massimo di alcolemia, qualunque sia la bevanda.

I tempi di eliminazione sono influenzati dalla funzionalità del fegato: se "sofferente" possono allungarsi

Alcoemia di...	Effetti	Rischio di incidente
0,2 g/l	Riduzione della capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti di informazioni e nell'interazione con la stanchezza.	Il rischio di incidente grave aumenta di 1,4 volte
0,5 g/l corrispondente a circa 3 bicchieri di vino. (valore limite stabilito dalla normativa italiana)	Cominciano ad essere compromessi il campo visivo laterale, i tempi di reazione, la resistenza all'abbagliamento, il coordinamento psicomotorio.	Il rischio di incidente grave aumenta di 11 volte
0,8 g/l	I sintomi precedenti si aggravano e viene compromessa anche la capacità di valutazione delle distanze, l'attenzione cala in modo notevole, diminuisce la sensibilità alla luce rossa.	Il rischio di incidente grave aumenta di 11 volte
1 - 1,2 g/l	I sintomi precedenti si aggravano e compare l'euforia, la visione laterale è fortemente compromessa, come pure la percezione delle distanze e della velocità di movimento degli oggetti.	Il rischio di incidente grave aumenta di 48 volte
1,5 - 2 g/l	Tutti i sintomi precedenti sono in misura esagerata, con la completa sottovalutazione dei pericoli, lo scoordinamento dei movimenti (ad esempio si accelera invece di frenare), reazioni fortemente rallentate.	Il rischio di incidente grave aumenta di 380 volte

Il recente D.L. 117/2007 ha individuato 3 soglie di livelli di alcol nel sangue:

0,5-0,8 g/l (ammenda fino a €2000, arresto fino a 1 mese, sospensione patente da 3 a 6 mesi)

0,8-1,5 g/l (ammenda fino a €3200, arresto fino a 3 mesi, sospensione patente da 6 mesi e 1 anno)

+ **1,5 g/l** (ammenda fino a €6000, arresto fino a 6 mesi, sospensione patente da 1 a 2 anni)

Molti farmaci (tranquillanti ed ansiolitici, ma anche antidolorifici, alcuni antistaminici, ecc.) interagiscono con l'alcol, potenziando reciprocamente gli effetti negativi, con notevoli disturbi a carico dell'attenzione e della percezione, ancor più rilevanti in una situazione di stanchezza, stress e mancanza di sonno. Gli effetti cumulativi sono invece sicuri ed "automatici" con tutte le sostanze psicotrope voluttuarie (anfetamine, hashish, marijuana, eroina, sostanze di sintesi ecc.). I rischi sono noti a chi usa queste sostanze: insistere oltre sulle conseguenze devastanti di certi mix non è certamente necessario. **Anche per la guida sotto effetto di droghe sono previste ammende fino a € 4000, arresto fino a 3 mesi e sospensione della patente da 6 mesi a 1 anno.**

Tra i fattori di rischio di interesse sanitario annoveriamo anche il rischio da fumo, in quanto il consumo di tabacco può essere considerato un fattore di rischio sanitario indiretto, ossia chi fuma esprime una opinione più negativa sull'utilità dei dispositivi di sicurezza e sulla necessità di indossare la cintura di sicurezza.

Sosta di emergenza



In caso di sosta di emergenza è bene fermarsi, se possibile, in condizione di sicurezza, fuori della carreggiata, segnalando il veicolo o rendendolo comunque visibile.

Per segnalare l'ingombro è necessario utilizzare, di giorno il triangolo e di notte le luci di posizione o di emergenza, o, se queste non funzionano, l'apposito segnale (il triangolo), collocato in posizione stabile ad almeno 30 metri dalla parte posteriore del veicolo.

In condizioni di scarsa visibilità, la sosta di emergenza e l'esecuzione di operazioni quali la sostituzione di un pneumatico possono esporre a gravi rischi.

In questo caso è di fondamentale importanza fermarsi il più lontano possibile dalle corsie di transito e accentuare con tutti i mezzi possibili la visibilità del veicolo: accendere anche le luci posteriori antinebbia e i fari anteriori, oltre che le luci di emergenza.

Talvolta sui veicoli queste luci sono fissate sul portellone posteriore, che viene lasciato aperto in alto, ad esempio dopo l'estrazione della ruota di scorta, rendendole quindi invisibili: ricordare di richiudere il portellone.

Anche chi esegue operazioni di emergenza deve rendersi il più possibile visibile, indossando, come prescritto dal Codice della Strada, il giubbotto o le bretelle ad alta visibilità; durante le operazioni, è importante tenere d'occhio anche i veicoli sopraggiungenti, in modo da percepire con anticipo situazioni di pericolo per poter tentare di schivarle.

Il soccorso stradale



Il Codice della Strada prevede l'obbligo di prestare soccorso in caso di incidente stradale con feriti, stabilendo una sanzione per chi non ottempera (art. 593 C.P.). L'obbligo di soccorso riguarda, secondo il codice penale, non solo chi è in qualche modo "coinvolto" nell'incidente, ma anche chi si trova a passare più tardi ed ha la chiara percezione dell'esistenza di feriti.

Il "soccorso" richiesto dalla legge si sviluppa in più fasi e sul luogo dell'incidente, le azioni da svolgere sono le seguenti:

1. *"mettere in sicurezza"*, cioè segnalare agli altri veicoli sopraggiungenti l'esistenza dell'incidente e dell'ostacolo sulla carreggiata. Tutti i mezzi possono essere utili, in particolare il parcheggiare in condizioni di sicurezza prima del luogo dell'incidente, l'accensione di tutte le luci, il triangolo di emergenza ecc., evitando però di mettere a repentaglio la propria vita.
2. *"valutare sommariamente"* la gravità dell'incidente, cioè stabilire approssimativamente il numero dei feriti e la gravità delle lesioni
3. *"informare" i servizi di soccorso*, fornendo elementi il più possibile precisi sul luogo dell'incidente, tipo di veicoli coinvolti, numero di persone ferite, gravità delle lesioni, se i feriti sono bloccati all'interno del veicolo: 112 (Carabinieri), 113 (Polizia), 115 (Vigili del Fuoco), 118 (emergenza sanitaria)
4. *"prestare soccorso"*, nei limiti delle proprie capacità e della prudenza. In questa fase, compiere operazioni incongrue potrebbe peggiorare le lesioni anche in modo grave (art. 589 e 590 C.P.).

Ulteriori consigli di guida

Il sorpasso

Prima del sorpasso, verificare che:

- non ci siano segnali che vietano la manovra e la visibilità sia buona
- il veicolo che si sta per sorpassare non abbia segnalato di voler compiere manovra analoga
- nessuno dei veicoli che seguono abbia iniziato a sua volta un sorpasso
- la strada sia libera e il carico trasportato consenta di effettuare in sicurezza la manovra

Regole da rispettare durante il sorpasso:

- segnalare la manovra di sorpasso con le frecce e spostarsi il più possibile a sinistra
- superare rapidamente tenendo una certa distanza dalla fiancata sinistra dell'auto sorpassata
- tornare sulla corsia di destra, senza stringere o tagliare la strada al veicolo sorpassato.

Obblighi di chi è sorpassato:

- agevolare la manovra di chi sta sorpassando
- non accelerare e stare il più vicino possibile al margine destro della carreggiata
- se necessario, rallentare e mettersi da parte appena possibile.

Sorpasso vietato:

- presenza del segnale di divieto o se si deve superare la linea continua disegnata sulla strada
- prima di curve e dossi e, comunque, in caso di scarsa visibilità
- se il veicolo da sorpassare ne sta sorpassando un altro
- se il veicolo da sorpassare è fermo ad un passaggio a livello, ad un semaforo, ecc.
- nelle vicinanze dei passaggi a livello senza barriere.



Posizione di guida



Sedile

La posizione seduta, specialmente in auto, costringe la colonna vertebrale ad assumere una conformazione diversa da quella fisiologicamente corretta

Avere il sedile nella posizione corretta non significa solo essere seduti comodamente, ma avere anche il controllo dell'autovettura.

Se si è ad una distanza superiore al necessario dal volante o dai pedali, si avrà più difficoltà a manovrarli correttamente e quindi sarà impossibile guidare in sicurezza.

Lo schienale dovrebbe essere posizionato in maniera tale che il busto risulti leggermente oltre la verticale ed avere una conformazione avvolgente nella parte alta in modo da impedire spostamenti del corpo in curva.

La prima cosa da fare, una volta seduti, è appoggiare i piedi sui pedali:

- le gambe devono essere leggermente piegate
- la spina dorsale deve essere ben appoggiata allo schienale
- le braccia devono essere leggermente piegate, con i gomiti all'altezza dell'addome.

Se riuscite ad appoggiare i polsi sulla parte superiore del volante, vuol dire che lo schienale è nella posizione corretta.

La corretta posizione delle braccia del corpo e delle gambe oltre ad essere essenziale per guidare meglio e in sicurezza, favorisce l'assorbimento degli impatti in caso di incidente.

Posizione delle mani



La posizione corretta delle due mani sul volante viene detta "9 e 15", poiché le mani vengono collocate come le lancette dell'orologio quando segnano, appunto le 9 e 15 minuti. Per migliorare la propria guida, è importante compiere il maggior numero di curve senza spostare le mani sul volante (a meno che non si stia effettuando un parcheggio o affrontando un tornante stretto).

Questa posizione permette maggiore sensibilità, maggiore controllo e maggiore velocità di azione e di reazione.

E' possibile affrontare la maggior parte delle curve utilizzando questa impugnatura.



Scoppio dei pneumatici



Con uno scoppio ad alta velocità, il solo pericolo reale è il panico che può indurre il guidatore ad una frenata brusca.

In realtà, si può continuare a guidare, controllando con lo sterzo l'iniziale sbandamento nella direzione della gomma esplosa.

Evitare però di girare lo sterzo bruscamente, in quanto si potrebbe destabilizzare la vettura e cappottare.

Decelerare senza toccare i freni, mantenendo lo sterzo con entrambe le mani e condurre la vettura, dolcemente, verso il bordo della strada.

E' possibile guidare fino a 3 Km ad una velocità di 50 Km/h in queste condizioni, anche di più a velocità inferiori.



Incendio



Nel caso si inneschi un incendio in situazioni normali (non di incidente) è necessario valutare attentamente la situazione per decidere sollecitamente se intervenire sull'incendio o se è necessario attivarsi per mettere in sicurezza se stessi e gli altri utenti della strada. Inoltre è da considerare che, a partire dal 2001, tutti gli automezzi sono dotati di marmitta catalitica che, a causa delle elevate temperature di combustione, può provocare scintille e quindi principi di incendio. In ogni caso si evidenzia che, gli automezzi sono dotati di specifico dispositivo atto ad interrompere l'erogazione del carburante in caso di incidente.

Trasporto di campioni biologici



Con nota prot. 9271/27.01 del 17/06/03 la Regione Piemonte, Direzione Sanità Pubblica, Settore Igiene e Sanità Pubblica ha recepito la Circolare del Ministero della Salute n. 3/03 relativa alle “Raccomandazione per la sicurezza del trasporto di materiali infettivi e di campioni diagnostici”.

Nello specifico tale Circolare ha previsto che qualora per il trasporto dei campioni biologici sia previsto l'uso di veicoli, la scatola dovrà essere sistemata in modo fermo e sicuro nel veicolo stesso e, a bordo dovrà essere presente del materiale assorbente e guanti da lavoro resistenti e riutilizzabili.

Gli automezzi preposti al trasporto dei campioni biologici saranno dotati di specifici contenitori ottemperanti alla Circolare M.S. n.3/03. .

Trasporto di carichi



Particolare attenzione deve essere posta al carico dei veicoli.

La sistemazione del carico deve essere fatta in modo che:

- non venga superata la portata indicata nel documento di circolazione
- non sia diminuita la visibilità del conducente, né impedita la libertà di movimento nella guida
- il carico sia stabile.

Il carico può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore del veicolo non oltre i $\frac{3}{10}$ della lunghezza del veicolo e solo quando ciò è giustificato dalla dimensione del carico stesso. In ogni caso la sporgenza va segnalata con un pannello delle dimensioni di 50x50 cm a strisce diagonali munito di 4 catarifrangenti rossi, qualora non abbia la superficie riflettente.

Il nuovo codice della strada

Con il D.Lgs. 9/2002 è stata introdotta la riforma del codice della strada che prevede tra l'altro l'introduzione della patente a punti.

E' stata disposta l'attribuzione alle patenti di un punteggio di 20 punti con decurtazione a seguito della violazione di una delle norme indicate dal citato Decreto.

Alla perdita totale del punteggio il conducente deve sottoporsi a revisione della patente

LE INFRAZIONI CHE TOLGONO PUNTI AGLI AUTOMOBILISTI		
VELOCITÀ		
	Eccesso di velocità tra gli 11 e i 40 kmh	2
	Eccesso di velocità oltre i 40 kmh	10
	Velocità pericolosa in curva, incrocio, di notte...	2
	Gare di velocità organizzate tra conducenti	10
	Gare di velocità improvvisate	4
CIRCOLAZIONE		
	Guida contromano	4
	Contromano in curva o con scarsa visibilità	10
	Guida a sinistra se la corsia di destra è libera	4
SENALETICA		
	Mancata precedenza o fermata allo stop	5
	Non rispetto di segnale (eccetto divieto di sosta)	2
	Passaggio col semaforo rosso	5
	Imprudenza al passaggio a livello	5
SORPASSI		
	Sorpasso a destra o irregolare	2
	Sorpasso che crea pericolo o intralcio	5
	2 sorpassi in curva o su dosso in 2 anni	10
	2 sorpassi a destra di tram fermi in 2 anni	10
DISTANZA DI SICUREZZA		
	Incidente per mancato rispetto distanza	3
	Con danni gravi ai veicoli 2 volte in 2 anni	5
	Con gravi lesioni alle persone	4
STRETTE		
	Guida irregolare o pericolosa nei passaggi stretti per 2 volte in 2 anni	5
	Guida irregolare con gravi danni alle persone o alle cose	4
FARI		
	Mancata accensione delle luci	2
	Uso improprio degli abbaglianti	3
	Uso improprio dei fari	1
CAMBI DI MARCIA		
	Inversione di marcia in curva o su un dosso	4
	Svolte o cambi di corsia irregolari	2
GUIDA		
	Guida di veicoli a motore a due ruote senza casco	3
	Non uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per bambini	5
	Non uso degli occhiali, quando prescritti, o uso del telefonino senza vivavoce o auricolare	4
	Guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe	10
OBBLIGHI		
	Mancata precedenza a pedoni e disabili	3
	Non rispetto di funzionari, ufficiali e agenti	3
	Reati verso funzionari, ufficiali e agenti	4
TRASPORTO		
	Autovetture con sovraccarico o sovrannumero	2
	Trasporti fuori regola	1
	Irregolare sistemazione del carico	3
INCIDENTI		
	Omissione di soccorso (solo danni a cose)	4
	Omissione con gravi danni a cose o persone	10
	Comportamento irregolare dopo un incidente	2

N.B.: nei primi cinque anni di patente le decurtazioni di punti sono raddoppiate

ANSÀ-CENTWETH



Rischi per gli addetti alla guida di automezzi

I rischi che derivano dalla guida dell'autoveicolo aziendale fanno parte di quelli collegati allo svolgimento della mansione lavorativa.

Lo stesso decreto 626/94 prevede che tali rischi siano considerati e valutati per la corretta stesura del documento sulla sicurezza e siano ridotti il più possibile, attraverso un adeguato percorso formativo ed informativo dedicato a chi utilizza, per mansione di lavoro diretta ed indiretta, l'autoveicolo aziendale

Tra i principali fattori di rischio quindi, si possono evidenziare:

- affaticamento visivo
 - biologico
 - lavoro a turno
 - microclima
 - postura per seduta prolungata
 - rumore
 - stress psicofisico
 - vibrazioni
 - esposizione agli inquinanti nel traffico
-



Sorveglianza e prevenzione degli incidenti stradali

La Regione Piemonte è tra le regioni italiane a più elevato rischio morte, soprattutto in termini di mortalità giovanile, per tale causa (tasso di mortalità 12,6 morti/100.000 ab.) rispetto alla media nazionale (tasso di mortalità 10,39 morti/100.000 ab.), ma con un livello di incidentalità (tasso di 351,5 incidenti/100.000 ab.) inferiore (tasso di 388,9 incidenti/100.000 ab. - Italia).

Secondo la fonte informativa ISTAT - ACI, ogni settimana si verificano in media 289 incidenti in seguito dei quali muoiono 11 persone, mentre 418 subiscono lesioni di diversa gravità. Dal 1991 al 2003, nel territorio piemontese rispetto al resto del Paese, si rileva un incremento dell'incidentalità (45%, contro una media del 32%) e del numero dei feriti (48%, contro una media del 33%) ed una diminuzione meno marcata del numero di decessi (18%, contro una media del 19,7%).

La Regione Piemonte tramite la Direzione Trasporti, in ottemperanza alle indicazioni suggerite dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale e dal 1° Programma di attuazione, ha predisposto il suo *Piano Regionale d'azione* e ha attivato il Progetto "Strade Sicure" che prevede:

- *azioni differenziate ed integrate possibilmente su più livelli (interventi di adeguamento del sistema viario agli standard di sicurezza, progetti di comunicazione ed informazione, iniziative di formazione, educazione e sensibilizzazione)*
- *lo sviluppo di importanti sinergie tra tutti gli "attori" che, a vario titolo e con diverse professionalità, sono interessati al tema "sicurezza stradale".*



Piano di Prevenzione Incidenti Stradali della Regione Piemonte 2005-2007

Il Piano di Prevenzione Incidenti Stradali della Regione Piemonte 2005-2007 individua la “Sicurezza stradale” come “Obiettivo Salute” ed è pertanto finalizzato a contribuire alla riduzione degli incidenti stradali e degli effetti nocivi (in termini di mortalità, in particolare mortalità giovanile, morbosità e conseguenze invalidanti).

Per il raggiungimento di questo obiettivo, il Piano si sviluppa attraverso un’articolazione che individua tre principali “Aree di Attività” a cui ricondurre gli interventi:

- Sorveglianza
- Prevenzione
- Documentazione (intesa come strumento di supporto trasversale utile alle precedenti aree di attività).

Il coordinamento del progetto è stato affidato alla S.O.S. Epidemiologia dell’A.S.L. 18 Alba-Bra.



Conclusioni

Sulla base delle considerazioni riportate si può dedurre che il rischio legato all'uso dell'automezzo sia sostanzialmente basso. Tuttavia considerando che nell'A.S.L.18 Alba-Bra gli infortuni per tale tipologia di rischio risultano essere rispetto alla totalità degli infortuni circa il 7% nel caso "in itinere" e circa il 3% "durante il lavoro" e che la presenza di un certo grado di rischio è un dato ineliminabile dell'esistenza umana (ad. esempio la capacità di valutare correttamente distanze, velocità e traiettorie, stanchezza, disattenzione, ecc.) e solo attraverso una *in-depth analysis* si può evidenziare l'anello debole della catena avendo però riguardo all'interazione tra i fattori, si ritiene in ogni caso di informare il personale che utilizza gli automezzi sia propri che aziendali attraverso tale cd-rom, in quanto è statisticamente dimostrato che il comportamento del conducente condiziona in maniera primaria il livello di sicurezza alla guida, una sua adeguata preparazione pratico-teorica si traduce in maggior sicurezza sia del conducente stesso, sia delle persone trasportate. Questo video-corso ha la funzione di "Promozione alla salute" e si propone di migliorare la qualità e la consapevolezza di guida, aumentare i margini di sicurezza del conducente nella guida quotidiana, conoscere i limiti propri e della vettura che si conduce. In conclusione, quindi, sembra chiaro e delineato che in capo al datore di lavoro esiste un obbligo forte di formazione ed informazione del rischio guida quando quest'ultimo si concretizzi nell'utilizzo dell'auto aziendale sia per mansione lavorativa (autisti professionisti) sia come mezzo strumentale (da assimilarsi ad un vero e proprio "utensile") per chi utilizza l'autovettura all'interno dei compiti lavorativi da svolgere.



Bibliografia

- I.S.P.E.S.L., *“Valutazione del rischio comparto autotrasportatori in base al D.Lgs. 626/94”*, Roma, 1997
 - I.S.P.E.S.L., *“Guida sicura”*, Roma, 2000
 - Caimmi L., Global Service & Maintenance s.r.l., *“Impatto e gestione del fattore umano sulla disponibilità dei mezzi, nelle aziende privatizzate di trasporto collettivo”*, in *“Sicurezza viaria”*, Milano, 2001
 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori di cose per conto di terzi-INAIL – IVECO, *“L'incidentalità nell'autotrasporto per un progetto finalizzato al miglioramento della sicurezza”*, Roma, 2002
 - Gazzero F., *“Valutazione dei rischi non normati e giudizio di idoneità”* in convegno *“Automezzi aziendale ed idoneità alla guida”*, Mercogliano (AV), 30-31/05/2003
 - Tardivo S., *“I costi sociali degli incidenti”*, in convegno *“Mobilità, sicurezza, salute, consapevolezza. Mobilità sostenibile sui percorsi casa lavoro e casa Università”*, Verona, 17/11/2003
 - A.C.I. (Automobile Club d'Italia), *“Guida alla guida”*, Roma, 2004
 - R. Lewanski, *“L'automobile: il rischio quotidiano”*, Università di Bologna, Facoltà di Scienze Politiche, Bologna, 2005
 - Regione Piemonte, *“Piano Regionale della sicurezza stradale. Documento programmatico”*, Torino, 2006
-