



La gestione della sicurezza e la tutela della salute negli ambienti di lavoro

Corso 2010

Alcol e guida

6° modulo

Martedì 9 novembre 2010

Search for

in All Fields



GO

Advanced

[Home](#) | [Journals](#) | [Collections](#) | [Audio](#) | [Conferences](#) | [Education](#) | [Resource Centres](#) | [For Authors](#) |

The Lancet, Early Online Publication, 1 November 2010

doi:10.1016/S0140-6736(10)61462-6

[Cite or Link Using DOI](#)

Drug harms in the UK: a multicriteria decision analysis

Prof David J Nutt FMedSci ^a , Leslie A King PhD ^b, Lawrence D Phillips PhD ^c, on behalf of the Independent Scientific Committee on Drugs

Summary

Background

Proper assessment of the harms caused by the misuse of drugs can inform policy makers in health, policing, and social care. We aimed to apply multicriteria decision analysis (MCDA) modelling to a range of drug harms in the UK.

Su una scala di pericolosità da 1 a 100:

**Alcol=72; eroina=55; crack=54; cocaina=27;
tabacco=26, ecstasy=9; steroidi=9; LSD=7.**



PubMed

U.S. National Library of Medicine
National Institutes of Health



Display Settings: Abstract

[Cochrane Database Syst Rev. 2010 Oct 6;10:CD004607.](#)

Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths.

Wilson C, Willis C, Hendrikz JK, Le Brocq R, Bellamy N.

Centre of National Research on Disability and Rehabilitation Medicine, Mayne Medical School, The University of Queensland, Herston Road, Herston, Brisbane, Australia, Qld 4006.

Update of:

[Cochrane Database Syst Rev. 2006;\(2\):CD004607.](#)

Abstract

BACKGROUND: It is estimated that by 2020, road traffic crashes will have moved from ninth to third in the world ranking of burden of disease, as measured in disability adjusted life years. The prevention of road traffic injuries is of global public health importance. Measures aimed at reducing traffic speed are considered essential to preventing road injuries; the use of speed cameras is one such measure.

WHO stima che nel 2020 gli incidenti stradali passeranno dal 9° al 3° posto nella classifica delle cause di morte e invalidità.

I dispositivi, come autovelox e tutor, sono efficaci nel limitare il numero di incidenti.



IL CONSUMO A RISCHIO



World Health Organization, National Institute of Health - NIH, Società Italiana Alcologia
ISS, Ministero Salute, Ministero Politiche Agricole - INRAN

**Se il numero di unità o bicchieri è
zero non si corre alcun rischio**

Se il numero di unità o bicchieri è superiore a:
2 - 3 unità o bicchieri al giorno per gli uomini
1 - 2 unità o bicchieri al giorno per le donne
**Salute e benessere sono esposti
ad un maggior rischio.**

È da considerare **a basso rischio** una quantità di alcol giornaliera da assumersi durante i pasti principali (non fuori pasto) che non deve superare i 20-40 grammi per gli uomini e i 10-20 grammi per le donne⁹.

Queste quantità devono essere ulteriormente ridotte negli anziani e nei giovani. Per quanto riguarda questi ultimi, bisogna ricordare che al di sotto dei 16 anni la legge vieta la somministrazione di bevande alcoliche.

www.epicentro.iss.it

Ricorda che un bicchiere di vino (da 125 ml), una birra (da 330 ml) oppure un bicchiere di superalcolico (da 40ml) contiene la stessa quantità di alcol pari a circa 12 gr.

La regola dell'Organizzazione Mondiale della Sanità a tale proposito è:

Alcol? Meno è meglio!



LEGGE QUADRO IN MATERIA DI ALCOL E DI PROBLEMI ALCOLCORRELATI

legge 30.03.2001 n. 125



Art. 15. disposizione per la sicurezza sul lavoro

1. Nelle attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro ovvero per la sicurezza, l'incolumità o la salute dei terzi, individuate con decreto del Ministro della sanità, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è di fatto divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche.

Intesa 16 marzo 2006

LEGGE QUADRO IN MATERIA DI ALCOL E DI PROBLEMI ALCOLCORRELATI

legge 30.03.2001 n. 125 Art. 15.



2. Per le finalità previste dal presente articolo i controlli alcolimetrici nei luoghi di lavoro possono essere effettuati esclusivamente dal medico competente ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, e successive modificazioni, ovvero dai **medici del lavoro dei servizi** per la prevenzione e la sicurezza negli ambienti di lavoro con funzioni di vigilanza competenti per territorio delle aziende unità sanitarie locali.

LEGGE QUADRO IN MATERIA DI ALCOL E DI PROBLEMI ALCOLCORRELATI

legge 30.03.2001 n. 125 Art. 15.



3. Ai lavoratori **affetti da patologie alcolcorrelate che intendano accedere ai programmi terapeutici e di riabilitazione** presso i servizi di cui all'articolo 9, comma 1, o presso altre strutture riabilitative, **si applica l'articolo 124** del testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza, approvato con decreto del Presidente della Repubblica, 9 ottobre 1990, n.309.

Intesa 16 marzo 2006



Allegato 1: Attività lavorative che comportano un elevato rischio per sicurezza, l'incolumità e la salute di terzi

1. attività per le quali è richiesto un certificato di abilitazione per l'espletamento dei seguenti lavori pericolosi:
 - a) impiego di gas tossici (articolo 8 del regio decreto 9 gennaio 1927, e successive modificazioni);
 - b) conduzione di generatori di vapore (decreto ministeriale 1 marzo 1974);
 - c) attività di fochino (articolo 87 del decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302);
 - d) fabbricazione e uso di fuochi artificiali (decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1973, n. 145);
 - e) vendita di fitosanitari (articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 23 aprile 2001, n. 290);
 - f) direzione tecnica e conduzione di impianti nucleari (decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1970, n. 1450, e successive modifiche);
 - G)manutenzione degli ascensori (decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1999, n. 162);
2. dirigenti e preposti al controllo dei processi produttivi e alla sorveglianza dei sistemi di sicurezza negli impianti a rischio di incidenti rilevanti (articolo 1 del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334);
3. sovrintendenza ai lavori previsti dagli articoli 236 e 237 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547;

4. mansioni sanitarie svolte in strutture pubbliche e private in qualità di: medico specialista in anestesia e rianimazione; medico specialista in chirurgia; medico ed infermiere di bordo; medico comunque preposto ad attività diagnostico – terapeutica di tipo invasivo; infermiere; ostetrica; caposala e ferrista;
5. vigilatrice di infanzia o infermiere pediatrico e puericultrice, addetto ai nidi materni e ai reparti per neonati e immaturi; mansioni sociali e socio-sanitarie svolte in strutture pubbliche e private;
6. Attività di insegnamento nelle scuole pubbliche e private di ogni ordine e grado;
7. mansioni comportanti l'obbligo della dotazione del porto d'armi, ivi comprese le attività di guardia particolare e giurata;
8. mansioni inerenti le seguenti attività di trasporto:

a) addetti alla guida di veicoli stradali per i quali è richiesto il possesso della patente di guida categoria B, C, D, E, e quelli per i quali è richiesto il certificato di abilitazione professionale per la guida di taxi o di veicoli in servizio di noleggio con conducente, ovvero il certificato di formazione professionale per guida di veicoli che trasportano merci pericolose su strada;

- b) personale addetto direttamente alla circolazione dei treni e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario;
- c) personale ferroviario navigante sulle navi del gestore dell'infrastruttura ferroviaria con esclusione del personale di camera e di mensa;
- d) personale navigante delle acque interne;



- e) personale addetto alla circolazione e alla sicurezza delle ferrovie in concessione e in gestione governativa, metropolitane, tranvie e impianti assimilati, filovie, autolinee e impianti funicolari aerei e terrestri;
- f) conducenti, conduttori, manovratori e addetti agli scambi di altri veicoli con binario, rotaie o di apparecchi di sollevamento, esclusi i manovratori di carri ponte con pulsantiera a terra e di monorotaie;
- g) personale marittimo delle sezioni di coperta e macchina, nonché il personale marittimo e tecnico delle piattaforme in mare, dei pontoni galleggianti, adibito ad attività off-shore e delle navi posatubi;
- h) responsabili dei fari;
- i) piloti d'aeromobile;
- l) controllori di volo ed esperti di assistenza al volo;
- m) personale certificato dal Registro aeronautico italiano;
- n) collaudatori di mezzi di navigazione marittima, terrestre ed aerea;
- o) addetti ai pannelli di controllo del movimento nel settore dei trasporti;



p) addetti alla guida di macchine di movimentazione terra o merci;

9. addetto e responsabile della produzione, confezionamento, detenzione, trasporto e vendita di esplosivi;

10. lavoratori addetti ai comparti della edilizia e delle costruzioni e tutte le mansioni che prevedono attività in quota, oltre i due metri di altezza;

11. capiforno e conduttori addetti ai forni di fusione;

12. tecnici di manutenzione degli impianti nucleari;

13. operatori addetti a sostanze potenzialmente esplosive e infiammabili, settore idrocarburi;

14. tutte le mansioni che si svolgono in cave e miniere.

Valutazione del rischio



Il datore di lavoro, **con la collaborazione del medico competente** quando presente, deve valutare il rischio legato alla assunzione di alcolici nella propria azienda.

FATTORI FAVORENTI IL CONSUMO DI ALCOL SUL POSTO DI LAVORO

MANCANZA DELLA VALUTAZIONE DEI RISCHI

TOLLERANZA DA PARTE DEI
COMPAGNI DI LAVORO (informazione)

MANCANZA DI CONTROLLI DA PARTE
DEI RESPONSABILI (formazione)

DISPONIBILITA' DI BEVANDE ALCOLICHE
SUL LUOGO DI LAVORO (regole)



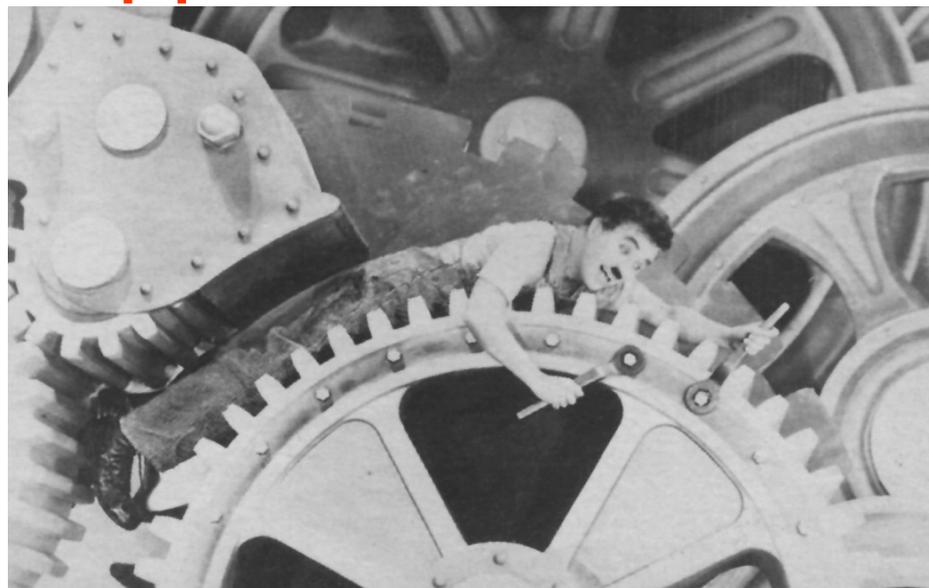
COORDINAMENTO
TECNICO
INTERREGIONALE
DELLA PREVENZIONE
NEI LUOGHI DI LAVORO

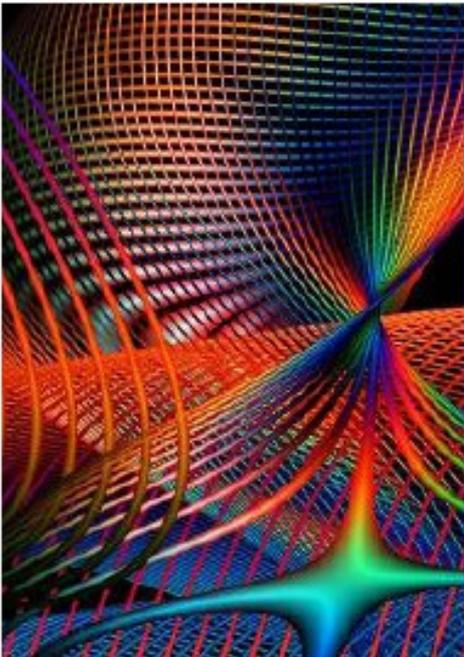


PRIMARY
HEALTH CARE
EUROPEAN
PROJECT
ON ALCOHOL



La sorveglianza sanitaria approfondimento





Incidentalità stradale alcol/droga correlata Definizione del fenomeno e Protocollo DOS

dott.ssa Diana Candio
Dipartimento Dipendenze ULSS 20 Verona
18 dicembre 2009

Cause incidente stradale

**TOTALE
INCIDENTI
2008**
(ISTAT 2009)

**COMPORAMENTO
SCORRETTO ALLA GUIDA**
93% dei casi

**CAUSE IMPUTABILI
AL PEDONE**
3,5% dei casi

**STATO PSICO-FISICO
ALTERATO CONDUCENTE**
3,1% dei casi

**DIFETTI O AVARIE
DEL VEICOLO**
0,4% dei casi

ALCOL
5.920 casi accertati
(68,1%)

DROGHE
958 casi accertati
(11%)

STUDI INTERAZIONE UOMO-MACCHINA

Gli studi di interazione "uomo-macchina" dimostrano che **alcol, droghe e alcune classi di farmaci** possono compromettere le funzioni psicofisiche e contribuire alla genesi degli **incidenti stradali**.



Test di Laboratorio



Simulatori di Guida



Test di Guida Reale

L'alcol, le droghe ed i farmaci di seguito esposti alterano l'abilità alla guida.

FARMACI E DROGHE CHE CAUSANO DISABILITÀ ALLA GUIDA

ANTICOLINERGICI

ANTIISTAMINICI

ANTIDEPRESSIVI

TRANQUILLANTI

CANNABINOIDI

BARBITURICI

NEUROLETTICI

BENZODIAZEPINE

PSICOSTIMOLANTI

IPNOTICI

NARCOTICI



GRADO DI PERICOLOSITÀ

Il Protocollo “Drugs on street”

NO CRASH



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

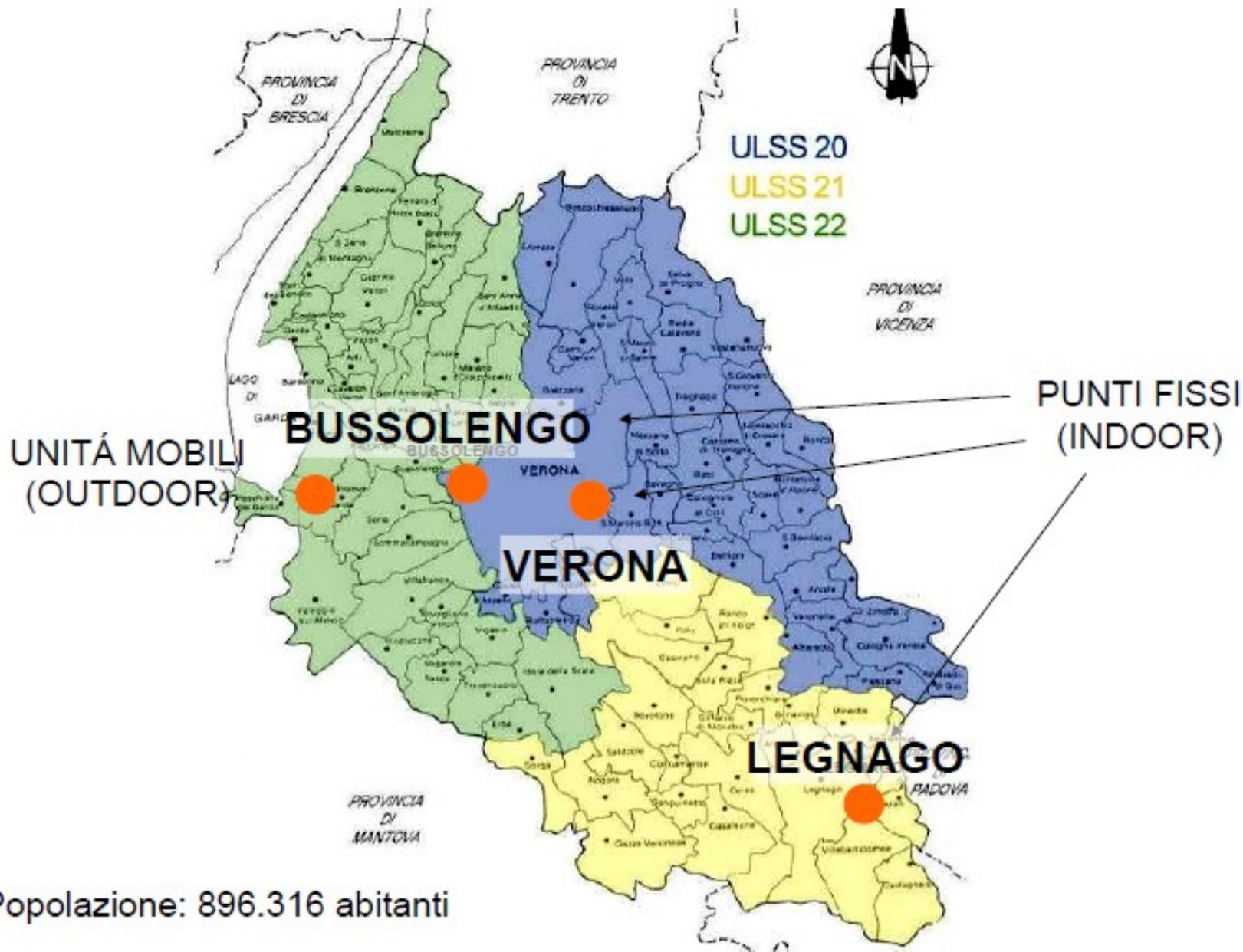
Dipartimento Politiche Antidroga



Regione del Veneto
Azienda ULSS 20 Verona
Dipartimento delle Dipendenze



Territorio di competenza



Sequenza accertamenti clinico tossicologici



Garzotti Mario S.I.S.P. Azienda ULSS 22 del Veneto
Gianstefano Blengio S.I.S.P. Azienda ULSS 22 del Veneto
Castellani Enrica S.I.S.P. Azienda ULSS 22 del Veneto
Accordini Augusto Laboratorio Analisi Azienda ULSS 22 del Veneto
Caputo Marco Laboratorio Analisi Azienda ULSS 22 del Veneto
Battizocco Giampaolo U.O.C. Pronto Soccorso accettazione Ospedale di Bussolengo
Cipriani Emilio S.P.I.S.A.L. Azienda ULSS 22 del Veneto



Livelli di alcolemia in soggetti transitati per incidente ai Servizi di Pronto Soccorso della ASL 22 del Veneto. (anni 2005-2007)

Alcologia 12 n° 4 - GIUGNO 2009

Nello studio vengono presentati i risultati della analisi descrittiva dei dati di alcolemia rilevata su 743 soggetti che si sono rivolti al P.S. dell'Ospedale di Bussolengo della Az. Ulss 22 di Bussolengo da novembre 2005 a ottobre 2007 per la cura di lesioni conseguenti a traumi accidentali.

I dati del P.S. sono stati poi incrociati con i dati delle schede di dimissione dallo stesso con la perdita di casi, dovuta alla mancanza di abbinamento o di lesioni, e si arriva al campione definitivo studiato di 430 soggetti.

Descrizione del campione

Classe di età	Sesso		Totale
	Femmina	Maschio	
16-34 anni	34	149	183
%	45.3	42.0	42.6
35-64 anni	36	164	200
%	48.0	46.2	46.5
>65 anni	5	42	47
%	6.7	11.8	11.9
Totale	75	355	430
%	100.0	100.0	100.0

Associazione tra alcolemia e conseguenze dell'incidente

Livello di alcolemia	Conseguenze dell'incidente		
	Più gravi	Meno gravi	Totale
Inferiore a 0.5 g/l	57	197	254
%	46.7	64.0	59.1
Superiore a 0.5 g/l	65	111	176
%	53.3	36.0	40.9
Totale	122	308	430
%	100.0	100.0	100.0
Pearson chi2(1) = 10.7422 Pr = 0.001			

Conclusioni dello studio

- 41% supera 0,5 g/l (tra questi il 75% supera 1,5 g/l)
- 31% supera 1,5 g/l
- Associazione positiva tra alcolemia elevata e gravità degli incidenti
- Non è significativa l'associazione tra età e incidenti alcol correlati
- Altri studi in letteratura hanno osservato prevalenze di lesioni traumatiche alcol correlate oscillanti tra il 23% e 33%
- **Lo studio ha difetti epidemiologici e suggerisce di indagare con maggiore correttezza la relazione tra alcol e incidenti stradali, sul lavoro e domestici.**



SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA
Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna



Società Nazionale Operatori della Prevenzione

7 ottobre 2010
Ore 9.30 -13.00

Workshop

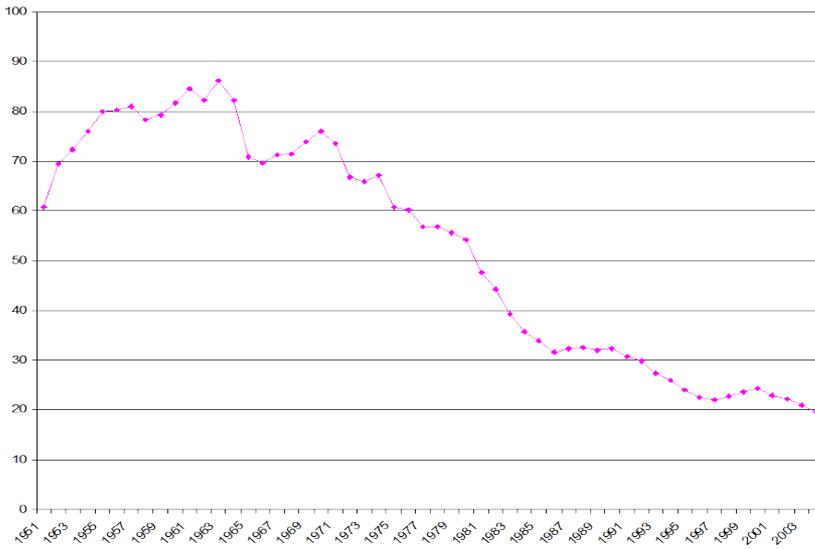
**LA PREVENZIONE DEGLI INFORTUNI DA INCIDENTE STRADALE IN
ORARIO DI LAVORO**

**L'ESPERIENZA DEI SERVIZI ASL DI TUTELA DELLA SALUTE NEGLI
AMBIENTI DI LAVORO.
COMPITI DELLE IMPRESE**

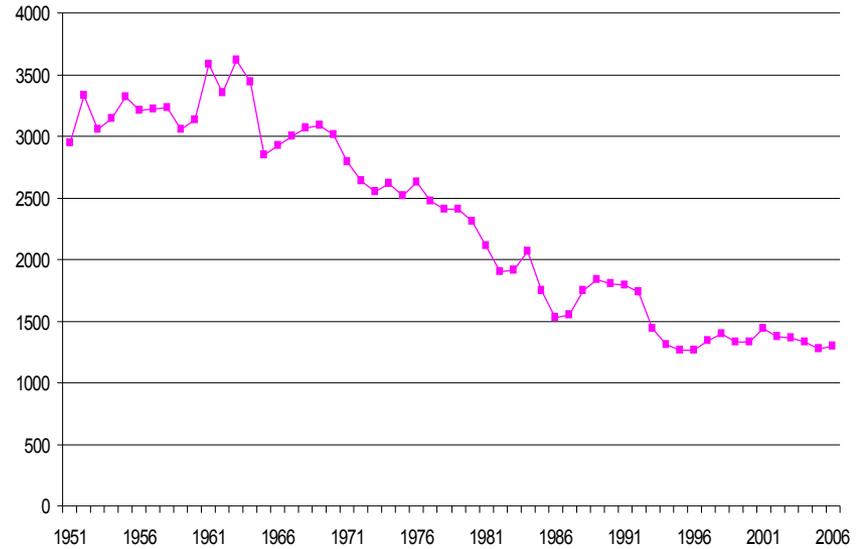
Sala 9 Pad. A
Quartiere Fieristico di Modena

trend in calo

Gli infortuni



Gli infortuni mortali



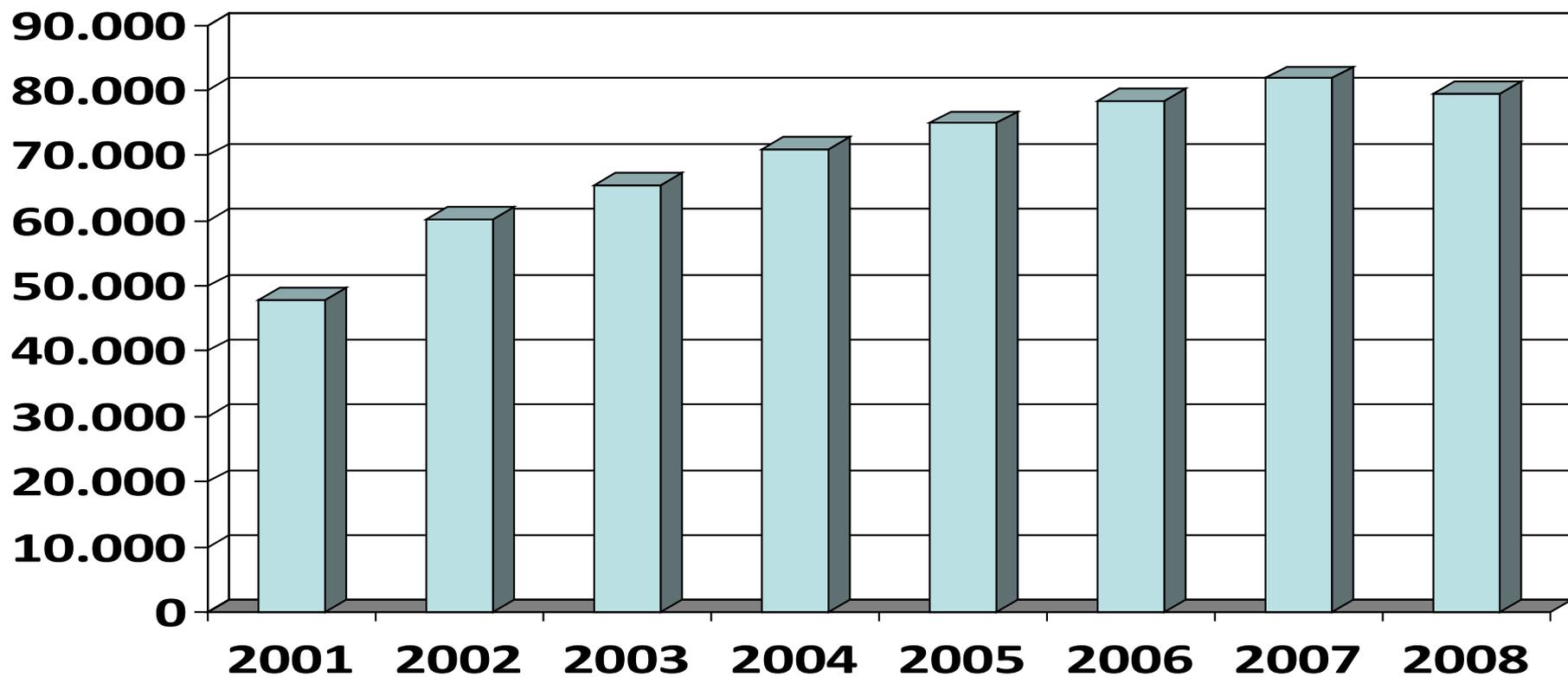
Gravità e dimensione del fenomeno
a cura di **Claudio Calabresi (INAIL)**

Che rapporto c'è tra incidenti stradali e infortuni stradali?

Quanti dei 5-6.000 incidenti stradali **mortali** annuali in Italia riguardano persone che stanno lavorando?

Secondo le denunce Inail circa 600 all'anno (ultimi anni) sommando infortuni sul lavoro e infortuni in itinere ...

Infortuni in itinere definiti positivamente in Italia



Infortuni stradali definiti positivamente (sul lavoro e in itinere)

Comparti	2007		2008	
	In itinere	Non in itinere	In itinere	Non in itinere
01 Agrindustria e pesca	186	120	258	131
02 Estrazioni minerali	51	41	40	33
03 Industria Alimentare	1.130	391	1.046	365
04 Industria Tessile	1.753	263	1.600	250
05 Industria Conciaria	254	27	200	22
06 Industria Legno	1.176	297	1.031	258
07 Industria Carta	814	155	689	114
08 Industria Chimica e Petrolio	1.597	188	1.483	139
09 Industria Gomma	281	51	221	34
10 Ind.Trasf. non Metalliferi	782	198	687	170
11 Industria Metalli	566	75	477	50
12 Metalmeccanica	6.714	1.709	6.182	1.494
13 Industria Elettrica	879	329	834	262
14 Altre Industrie	1.341	417	1.272	444
15 Elettricità Gas Acqua	345	468	290	377
16 Costruzioni	5.229	4.182	4.645	4.012
17 Commercio	5.865	2.028	5.637	1.944
18 Trasporti	1.948	3.546	1.815	3.199
19 Sanità	5.510	1.493	5.591	1.537
20 Servizi	28.070	14.013	27.337	13.472
99 Comparto non determinabile	2.181	434	2.272	442
998 Agricoltura	1.044	637	900	617
999 Conto Stato	2.909	945	3.066	885
Totali	70.625	32.007	67.573	30.251

Infortuni mortali riconosciuti nei comparti

Comparti	2008		
	infortuni stradali sul lavoro	infortuni in itinere	tutti gli infortuni
01 Agrindustria e pesca	1		7
02 Estrazioni minerali	1		7
03 Industria Alimentare	12	2	16
04 Industria Tessile	4	3	9
05 Industria Conciaria		1	2
06 Industria Legno	5	6	23
07 Industria Carta	1		2
08 Industria Chimica e Petrolio	5	6	21
09 Industria Gomma		1	4
10 Ind.Trasf. non Metalliferi	4	5	26
11 Industria Metalli		1	5
12 Metalmeccanica	24	35	102
13 Industria Elettrica	1	7	10
14 Altre Industrie	1	1	4
15 Elettricità Gas Acqua	1	2	5
16 Costruzioni	49	32	227
17 Commercio	17	19	45
18 Trasporti	62	13	102
19 Sanità	5	14	20
20 Servizi	79	82	201
99 Comparto non determinabile	7	8	37
998 Agricoltura	26	11	111
999 Conto Stato	6	9	16
Totali	311	258	1.002

Infortuni gravi in occasione di lavoro definiti positivamente in Italia per Gruppo Ateco e per anno evento nel settore Industria e Servizi

	2004	% stradali	2006	% stradali	2008	% stradali
A Agrindustria	860,	6%	1.044,	8%	951,	7%
B Pesca	132,	<4%	115,	<4%	118,	8%
C Estrazione minerali	451,	<4%	429,	4%	337,	5%
DA Industria alimentare	3.522,	5%	3.418,	8%	2.831,	8%
DB Industria tessile	1.790,	4%	1.484,	8%	1.084,	6%
DC Industria conciaria	510,	6%	498,	7%	403,	7%
DD Industria legno	2.439,	<4%	2.259,	<4%	1.864,	<4%
DE Industria carta	1.460,	4%	1.485,	5%	1.154,	4%
DF Industria petrolio	87,	6%	84,	14%	66,	<4%
DG Industria chimica	895,	6%	860,	8%	648,	7%
DH Industria gomma	1.699,	<4%	1.657,	<4%	1.319,	<4%
DI Industria non metalliferi	3.206,	<4%	3.015,	<4%	2.442,	<4%
DJ Industria metalli	10.041,	<4%	9.998,	<4%	8.521,	<4%
DK Industria meccanica	4.308,	<4%	4.185,	4%	3.646,	<4%
DL Industria elettrica	1.484,	6%	1.570,	9%	1.302,	8%
DM Industria mezzi trasporto	2.177,	<4%	2.452,	<4%	2.009,	<4%
DN Altre industrie	2.299,	<4%	2.302,	5%	1.822,	5%
E Elettricità gas acqua	1.044,	12%	942,	16%	740,	15%
F Costruzioni	25.012,	4%	24.708,	6%	19.817,	6%
G 50 Commercio riparazione auto	3.035,	8%	2.923,	12%	2.434,	11%
G 51 Commercio ingrosso	3.653,	10%	3.557,	15%	3.191,	14%
G 52 Commercio dettaglio	5.425,	6%	5.462,	8%	5.089,	7%
H Alberghi e ristoranti	4.264,	<4%	4.394,	6%	3.875,	4%
I Trasporti	14.657,	11%	14.843,	18%	12.987,	17%
J Intermediazione finanziaria	563,	14%	544,	23%	460,	18%
K Attività immobiliari	7.317,	10%	7.940,	16%	7.433,	<4%
L Pubblica amministrazione	4.070,	9%	4.041,	13%	3.424,	<4%
M Istruzione	416,	9%	431,	11%	362,	10%
N Sanità	4.273,	6%	4.565,	9%	4.270,	8%
O Servizi pubblici	4.903,	6%	5.422,	10%	5.082,	8%
P Servizi domestici	0,	<4%	0,	<4%	0,	<4%
Q Organizzazioni	0,	<4%	2,	<4%	1,	<4%
X Non Classificato	534,	<4%	433,	7%	3.745,	30 8%
Totali	116.526,	6.840 (6%)	117.062,	10.561 (9%)	103.427,	7.787 (8%)

La classifica per regione delle % di infortuni gravi "stradali"

Regione	2007	2008
→ Veneto, Lazio	10%	10%
Sardegna	11%	8%
Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana	9%	9%
Umbria, Sicilia	9%	8%
Piemonte, Marche	8%	8%
Trento	8%	7%
Liguria, Calabria, Puglia	7%	7%
Basilicata, Friuli-Venezia Giulia	7%	6%
Campania	6%	6%
Bolzano	5%	6%
Abruzzo	6%	5%
Molise	3%	4%
Val d'Aosta	2%	3%

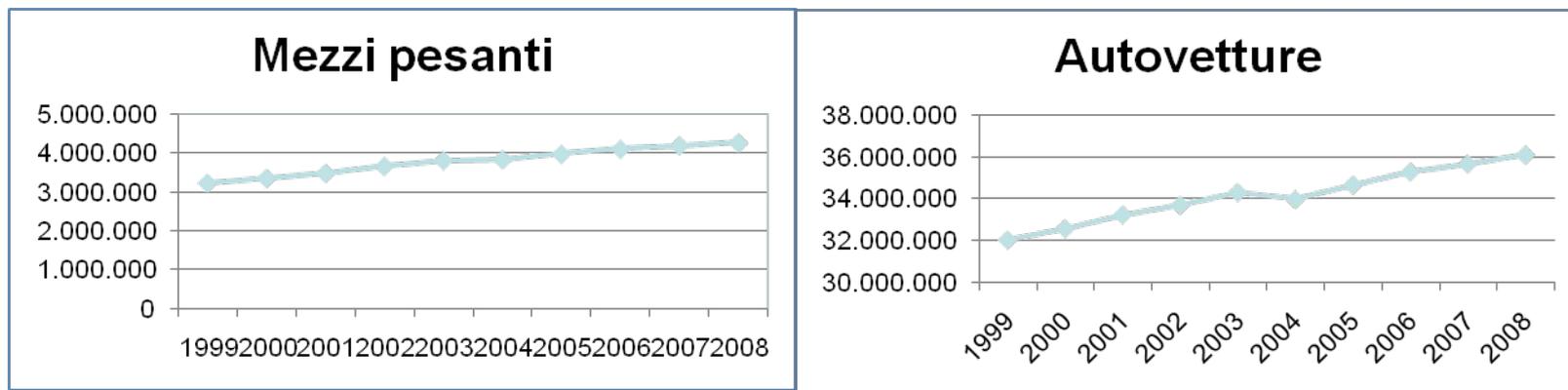


**Fondazione per la
Sicurezza Stradale**

Le compagnie di assicurazione per tutelare
la vita e prevenire gli incidenti stradali

Progetto “Sicurezza nel trasporto pesante”

Consistenza del parco veicolare dei mezzi pesanti e delle autovetture



Fonte: Aci 2008

Il comparto degli autocarri/motocarri rappresenta il 9% circa dell'intero parco veicolare italiano (**oltre 4 milioni di mezzi**), ed è il settore che nell'ultimo decennio ha incrementato di più il numero dei mezzi circolanti con il 32%, contro il 12,6% delle autovetture (pur rappresentando il **75%** circa del parco veicolare totale).

L'incidentalità nel trasporto pesante

	Valori assoluti	% sul totale parco veicolare
Incidenti	13.836	6,3
Morti	335	7,1
Feriti	12.089	3,9
Veicoli coinvolti	29.913	7,3

Nel corso degli anni sono diminuiti gli incidenti considerati pericolosi, probabilmente grazie alle migliori condizioni sia infrastrutturali che dei veicoli stessi.

Crescono però, gli infortuni su strada che coinvolgono i lavoratori professionali e in itinere. Le vittime sulla strada rappresentano il 55,8% degli infortuni mortali sul lavoro.

	Valori assoluti
Infortuni sul lavoro mortali	1.050
Infortuni stradali mortali	586
- di cui in itinere	283

Fonte: Inail 2009

Variazioni dell'ultimo trentennio di morti e feriti per il trasporto pesante

Negli ultimi trent'anni, i morti delle strade causati dai mezzi pesanti sono diminuiti del **48,7%**.

Invece i feriti causati dai mezzi pesanti sono aumentati del **86%** circa, a fronte di un aumento totale del 50% circa.

Sostanzialmente sono diminuiti gli incidenti più gravi.

Le cause d'incidentalità: l'indagine CIRSS 2008

- Il 91,7% degli incidenti stradali che vedono coinvolti TIR sono riconducibili al comportamento errato dei conducenti dei veicoli. Di questi, il 50% degli incidenti monitorati sono attribuibili interamente al conducente del mezzo pesante.
- **Stanchezza, colpi di sonno, l'inosservanza delle regole del codice della strada, l'alta velocità, le distrazioni alla guida,** sono le cause principali di incidentalità.
- L'indagine a campione dimostra che il **43,6%** dei sinistri sono avvenuti per **tamponamenti, cambio corsia** e per **investimento del pedone**, tutti elementi che di fatto possono essere ricondotti ad una mancata attenzione del guidatore.
- Il **40,6%** degli incidenti si sono verificati per **l'inosservanza delle regole in prossimità degli incroci o i sorpassi inadeguati:** ancora una volta, quindi, a comportamenti scorretti del conducente.

I costi

COSTI DIRETTI

- Formazione per il personale sostitutivo
- Tempo perso per il recupero del mezzo
- Ore di straordinario
- Perdita o danneggiamento del carico
- Danni ai veicoli
- Aumento del premio assicurativo INAIL e RCA



COSTI INDIRETTI

- ☀ Calo di produttività del personale
- ☀ Danno di immagine
- ☀ Tempo speso dal personale e dal SPP a seguito dell'incidento
- ☀ Possibile ritardo della consegna

L'European Agency for Safety and Health at Work stima che il rapporto tra costi manifesti e costi nascosti sia di 1:11

Estratto del Modello OT24



H - ATTIVITÀ DI TRASPORTO	
37. Il personale addetto all'autotrasporto ha effettuato uno specifico corso teorico-pratico di guida sicura.	<input type="checkbox"/>
38. L'azienda ha installato cronotachigrafi anche sui mezzi di trasporto per i quali tale dispositivo non è obbligatorio.	<input type="checkbox"/>
39. Esiste una procedura verificabile che garantisce la presenza del doppio autista nel caso di trasporti con tempi di percorrenza superiori a 9 ore giornaliere.	<input type="checkbox"/>
40. La manutenzione programmata viene effettuata, per almeno la metà del parco veicoli, a cadenza più frequente delle revisioni obbligatorie, presso officine, interne o esterne all'impresa stessa, autorizzate ai sensi della L.122/1992.	<input type="checkbox"/>
41. L'azienda ha adottato sui propri mezzi una scatola nera-registratore di eventi conforme alla norma CEI 79:2009.	<input type="checkbox"/>

|



Fondazione per la
Sicurezza Stradale

Le compagnie di assicurazione per tutelare
la vita e prevenire gli incidenti stradali

Strumenti di supporto della Fondazione Ania

1. Il simulatore di guida con cui si possono riprodurre i principali esercizi che rendono la guida più sicura in situazioni critiche e/o di emergenza.



2. Un percorso didattico sul web, dove sono sintetizzati i contenuti teorici delle lezioni a cui i corsisti possono accedere.



3. Scatola nera: strumento telematico che ci aiuta a conoscere meglio i comportamenti alla guida.



4. L'iniziativa "Entra in un'ottica di Sicurezza" viene controllata la vista degli autotrasportatori con moderne strumentazioni ottiche che consentono di effettuare una serie di verifiche oculistiche.



5. Corsi di guida sicura: hanno l'obiettivo di affinare le capacità di guida degli autisti



La Prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro

Modena – 7 ottobre 2010

L'esperienza veronese
Dal 1997 ad oggi

dott. Flavio Coato, dott. Emilio Cipriani SPISAL ULSS ²²₄₀

Come intervenire?

Valutazione del rischio di incidente

Procedure

Formazione specifica

Politica aziendale

Sensibilizzazione

Controllo



NEI LAVORATORI DEI CANTIERI AUTOSTRADALI 2000

***Gruppo di progetto: dott. Luciano Marchiori e SPISAL ULSS 20
Ist. di Medicina del Lavoro–Università di Vr
Società Autostradale Brescia-Padova***



NEI PORTALETTERE 2002

Gruppo di progetto: dott.sa Manuela Peruzzi e SPISAL ULSS 20

Il portalettere riparte in scooter

È iniziata la consegna di circa 30 mila motorini e 12 mila auto e furgoncini

Speed Home in s.p.a. 245% - comma 20 Lett. B art. 2 legge 23/12/96 N. 662 - Filiale di Padova - Distribuzione in abbonamento - Contiene I.P.

È iniziata la consegna di circa 30 mila motorini e 12 mila auto e furgoncini



NELL'AUTOTRASPORTO 2000 - 2007

*Gruppo di progetto: dott. Flavio Coato, p.a Giorgio Perlini,
geom. Christian Alberti, dott.sa Maria Lelli*

OBIETTIVI

STRADA

AMBIENTE DI LAVORO

AUTOMEZZO

ATTREZZATURA DI LAVORO

INCIDENTE STRADALE

INFORTUNIO SUL LAVORO

PROGRAMMA

ASPETTI GENERALI DELLA SICUREZZA

- D. Lgs. 626/94 - Titolo I
- definizione ed individuazione dei fattori di rischio:
- check-list manutenzione mezzi
- tempi frenata, stabilità del carico ecc.

NORMATIVA STRADALE

- codice della strada
- tempi e pause di guida
- cronotachigrafo

EMERGENZE

- primo soccorso modulo base
- emergenze/autostrade

ALIMENTAZIONE

- cenni nutrizionali
- indicazioni per una sana alimentazione
- consigli pratici per i camionisti

FARMACI

- farmaci e guida
- patologia e guida
- interazioni con i farmaci:
farmaco/farmaco, farmaco/alcol

STRESS E GUIDA NOTTURNA

- percezione del rischio
- turni
- guida notturna
- stress

ALCOOL E GUIDA

- **effetti dell'alcool**
- **limiti di legge**
- **droghe**

EMERGENZA ANTINCENDIO BASSO RISCHIO

- **teoria**
- **prova pratica**

GUIDA SU STRADA RICOSTRUZIONE INCIDENTI

- Prove su strada
- Presentazione dinamica degli incidenti (polizia stradale)

GUIDA SICURA IN PISTA

- Prove di frenata e sbandamento su asciutto, bagnato e ghiaccio



Regione Veneto

ASSESSORATO ALLE POLITICHE SANITARIE
DIREZIONE REGIONALE PER LA PREVENZIONE

L'azienda

aderisce
al programma
per la prevenzione
degli incidenti
stradali



data

Il Dirigente Regionale



NELLE AZIENDE ULSS

E NELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI

PROPOSTE OPERATIVE PER GLI SPISAL

**EFFETTUARE INDAGINI SUGLI INF. GRAVI
E MORTALI DA INCIDENTE STRADALE
(in qualsiasi tipo di azienda):**

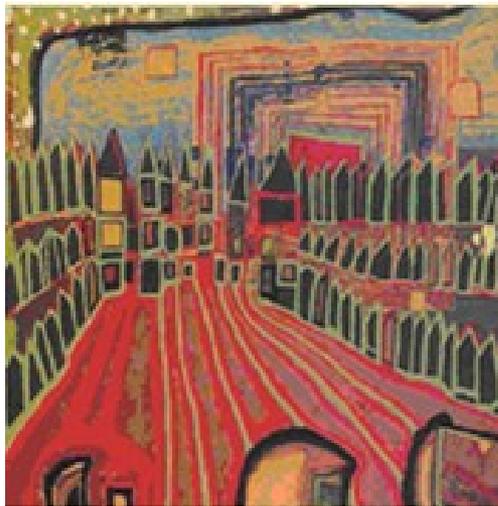
- **Non intervenendo direttamente sulle cause stradali (compito delle Polizie)**
- **Agendo sull'organizzazione aziendale, utilizzando la check-list sperimentata**
- **“Disponendo”, o “prescrivendo”, modifiche alla valutazione dei rischi**

NELLA NORMALE ATTIVITA' DI VIGILANZA :

Far inserire nella valutazione di rischio di qualsiasi tipo di azienda con dipendenti autisti, elementi organizzativi-procedurali mirati alla prevenzione degli infortuni da incidente stradale

(secondo gli elementi della check list sperimentata)

“La strada come ambiente di lavoro”: un percorso complesso



A cura dei SpreSAL ASL RM/B e ASL RM/C
MG Bosco, A.D'Astolfo

I numeri dell'intervento sulle aziende di autotrasporto merci

	Numero aziende	Numero dipendenti
Aziende sottoposte ad intervento di operatori ASL Roma H	82	1438
Aziende sottoposte ad intervento di operatori ASL Roma B	105	5001
Aziende sottoposte ad intervento di operatori ASL Roma C	41	1000
Totale aziende	228	7439

Risultati

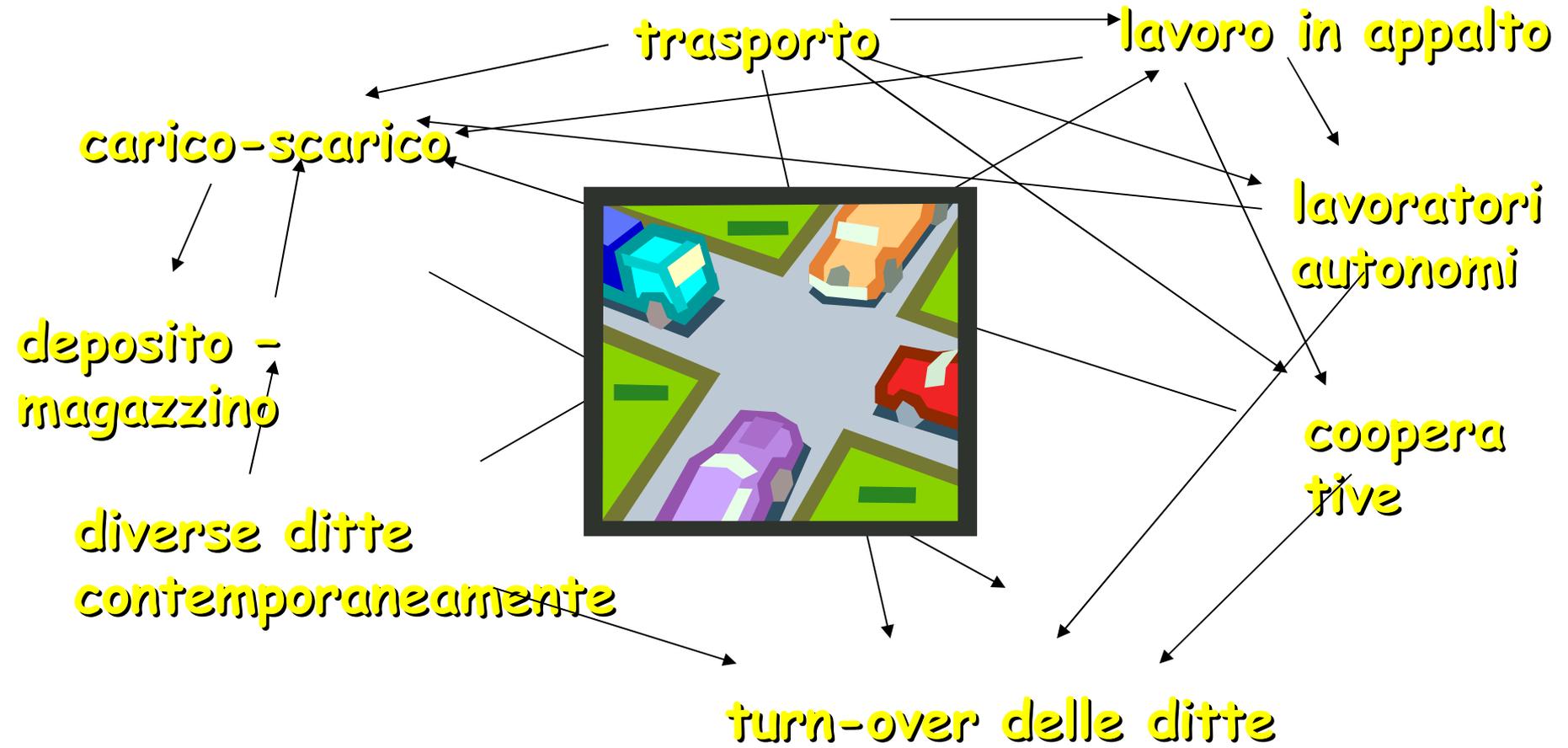
Fattori positivi riscontrati:

- Sorveglianza sanitaria diffusamente applicata
- Requisiti dei locali e dei mezzi di trasporto generalmente soddisfacenti

Fattori negativi riscontrati:

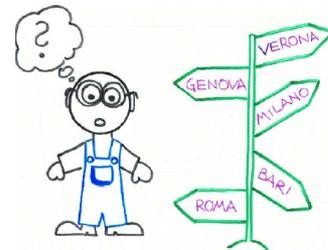
- Valutazione dei rischi spesso incompleta o inadeguata
- Sorveglianza sanitaria forse poco o addirittura mal mirata ed eseguita anche dove non necessaria
- Formazione su alcuni rischi degli autisti poco applicata

Complessità del comparto





**DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE
SERVIZIO PREVENZIONE SICUREZZA
NEGLI AMBIENTI DI LAVORO**



**LINEE DI INDIRIZZO PER LA PROTEZIONE DEI
LAVORATORI
NEL COMPARTO TRASPORTO SU STRADA**



<http://www.aslromab.it/cittadini/dipartimenti/preve>

=

Dicembre 2009

**LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO DI
INCIDENTE STRADALE NEL SETTORE
DELL'AUTOTRASPORTO**

Dott.ssa Santina BRUNO - S.Pre.S.A.L.



COMPORAMENTI A RISCHIO

- USO-ABUSO DI SOSTANZE AD AZIONE PSICOTROPA
- ALIMENTAZIONE INAPPROPRIATA
- UTILIZZO DI APPARECCHIATURE DI COMUNICAZIONE, ETC.

ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

- ORARI DI LAVORO, TEMPI DI RIPOSO E PERCEZIONE DELLA FATICA:
 - NUMERO DI ORE DI GUIDA, PAUSE, TEMPI DI CONSEGNA, GUIDA TRA LE 2 E LE 5 DEL MATTINO, ATTESE IN PORTI O DOGANE
 - Affaticamento visivo in particolare in caso di guida notturna
 - Affaticamento per prolungata posizione degli arti a ginocchia flesse durante la guida
- SONNOLENZA E DISTURBI DEL SONNO:

STRESS CORRELATO ALLA GUIDA

- Traffico
- Orari e ritmi
- rumore

CARATTERISTICHE DEL MEZZO

- **CATEGORIA**
CASSONATI, PIANALI, AUTOCISTERNE, BISARCHE, CARRELLONI TRASPORTI ECCEZIONALI
Variabili incidenti sul rischio sono relativi ai volumi, manovrabilità del veicolo, carico e scarico e manovre relative, rischi accessori al carico (ADR, trasporto animali ...)

- **DOTAZIONE DISPOSITIVI DI SICUREZZA**
(ABS, ESP, EDS, ASR, AIRBAG, DISPOSITIVI CONTROLLO USURA FRENI
legata anche all'età del veicolo)
Variabili incidenti sul rischio sono l'abitudine al mezzo, la conoscenza del comportamento del veicolo in presenza/assenza dei diversi dispositivi di sicurezze differenziato, sistemi di gestione degli errori di guida, manutenzioni ordinarie e straordinarie, autonomia e rifornimenti ...

- **DISPOSITIVI SATELLITARI DI RILEVAMENTO DEL MEZZO**
Utilità sia per l'organizzazione del lavoro (meno Km = meno costi) ma altresì per la riduzione del rischio (meno Km = meno incidenti stradali).

VERIFICHE E MANUTENZIONI

- **MANUTENZIONE PERIODICA**
AUTONOMA O PRESSO OFFICINE CON TEMPI DEFINITI DALLE CASE COSTRUTTRICI
Variabili incidenti sul rischio sono fondamentalmente relativi alla ridotta affidabilità del veicolo con conseguente aumenti del rischio rottura/guasto
- **CONTROLLI PREVENTIVI PRIMA DELLA PARTENZA**
DPI, PACCHETTO MEDICAZIONE, FUNZIONAMENTO DISPOSITIVI VEICOLO ES LUCI, GOMME, PRESENZA CATENE, DISPOSITIVI DI BLOCCAGGIO, ECC..
Variabili incidenti sul rischio operano in caso di emergenze e relative procedure di gestione delle stesse e in caso di incidenti, guasti o operazioni a terra dell'autista
- **SEGNALAZIONE ANOMALIE, PROBLEMI PROCEDURALI**
Profilo di gestione nel tempo dei fattori di rischio e delle variabilità operative

CARICO

- **POSIZIONAMENTO E STABILIZZAZIONE**
BARICENTRO, DISPOSITIVI E MODALITA' DI FISSAGGIO, GESTIONE DELLE SPORGENZE, ...

- **DPI PER LE OPERAZIONI A TERRA E SUL VEICOLO**
RISCHIO DI INVESTIMENTO

LA STRADA



PERCORSI

TIPOLOGIA STRADE

valutare il percorso migliore, presenza di strade prive di segnaletica e/o illuminazione

VIABILITA'

cercare di evitare i tratti con maggior traffico o quantomeno le ore con maggior traffico

CONDIZIONI DEL MANTO STRADALE



TIPOLOGIA DEL VIAGGIO

LOCALE, NAZIONALE, INTERNAZIONALE

normative di riferimento diverse, tempi di percorrenza

PARCELLIZZAZIONE DEL CARICO/DESTINATARIO

problematiche legate all' aumento delle operazioni a terra con rischio di investimento

IL CLIMA

- **CONDIZIONI CLIMATICHE E VARIABILITA'**
 - NEBBIA, PIOGGIA, NEVE GELO
 - ridefinizione tempi e percorsi
 - NEVE
 - procedure per il montaggio delle catene da neve in sicurezza
 - ABBAGLIAMENTO
 - dotazione di occhiali da sole
 - FORMAZIONE SPECIFICA AUTISTI
 - corsi guida difensiva e corsi di guida sicura
- **TEMPERATURE E ABBIGLIAMENTO**
 - CABINA DI GUIDA CON CLIMATIZZATORE
 - INDUMENTI TERMICI - DPI

GESTIONE DELLE EMERGENZE SU STRADA

➤ **PROCEDURE IN CASO DI INCIDENTE STRADALE**

COMPORAMENTI

fermarsi, cercare di liberare la carreggiata o segnalare l'ingombro verificare la presenza di feriti, contattare l'ente gestore della strada e/o la polizia stradale

FORMAZIONE PRIMO SOCCORSO

DOTAZIONI DI SICUREZZA

giubbino retroriflettente ad alta visibilità, dispositivi di comunicazione,..

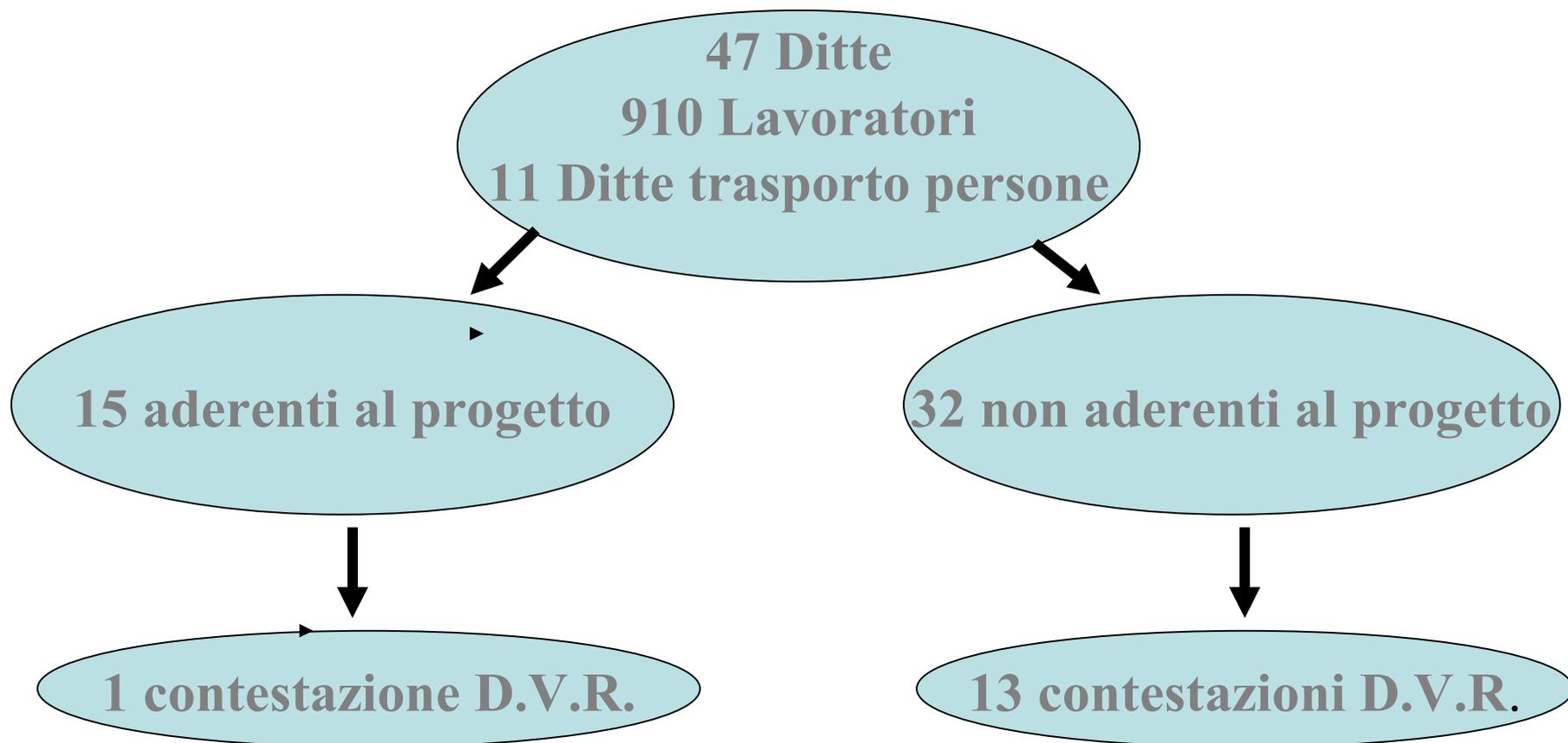
➤ **GESTIONE DEI GUASTI**

REGOLE DI POSIZIONAMENTO E SEGNALAZIONE DEL VEICOLO

PROCEDURE DI INTERVENTO AUTONOME O DELEGATE

sostituzione pneumatici in proprio o tramite ditta specializzata

SONO STATE SOTTOPOSTE A VIGILANZA TUTTE LE DITTE DEL TERRITORIO CON PIU' DI 10 ADDETTI





Workshop

La prevenzione degli infortuni da incidente stradale in orario di lavoro. L'esperienza dei servizi ASL di tutela della salute negli ambienti di lavoro. Compiti delle imprese

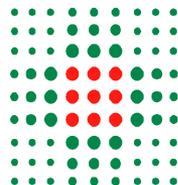
Modena 7 ottobre 2010

AUSL di Bologna: la sorveglianza sanitaria

Antonia Maria Guglielmin

Medico del lavoro

U.O.C. PSAL Centro



**SERVIZIO SANITARIO REGIONALE
EMILIA-ROMAGNA**
Azienda Unità Sanitaria Locale di Bologna



INCIDENTI STRADALI IN OCCASIONE DI LAVORO

ATTIVITA' 2009-2010

Intervento di vigilanza rivolto ad **aziende di autotrasporto merci** per verificare i DVR e le misure di prevenzione messe in campo.

Complessivamente ad oggi sono state ispezionate
22 aziende con redazione di **19 verbali di ispezione**
5 di prescrizione
14 di disposizione

Incontri con Associazioni, Imprese, seminario rivolto ai medici competenti, fino all'iniziativa di oggi.

VERIFICA DELLA SORVEGLIANZA SANITARIA

- Verifica delle modalità di conduzione dell'**accertamento** relativo **all'assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti**
- Esame dei **protocolli di sorveglianza sanitaria adottati**
- Valutazione delle modalità di rilascio delle **idoneità**

VERIFICA DELLE CONDIZIONI PSICO-FISICHE DEI LAVORATORI A CURA DEL MEDICO COMPETENTE

E' uno strumento che può svolgere un ruolo rilevante nella prevenzione del rischio, nel caso di obbligo di sorveglianza sanitaria, anche perché può rendere **consapevole il lavoratore di situazioni di salute, di problemi visivi, di disturbi del sonno che possono essere corretti
ad es. modificando stili di vita, l'assunzione di farmaci ecc.**

La sorveglianza sanitaria degli autisti: non è solo un problema di sostanze stupefacenti. Descrizione di un'esperienza

M.M. RIVA, F.A. MARCHETTI*, V. GIUPPONI*, G. MOSCONI

Unità Operativa Ospedaliera Medicina del Lavoro - Azienda Ospedaliera Ospedali Riuniti di Bergamo

* Ente Bilaterale Trasporti e Logistica di Bergamo

I CASI PREVISTI DALLA NORMATIVA VIGENTE

Allegato I Intesa 99/CU del 30/10/2007 Intesa (...), in materia di accertamento di assenza di tossicodipendenza

MANSIONI CHE COMPORTANO PARTICOLARI RISCHI PER LA SICUREZZA, L'INCOLUMITA' E LA SALUTE DEI TERZI

2) Mansioni inerenti le attività di trasporto:

a) conducenti di veicoli stradali per i quali e' richiesto il possesso della patente di guida categoria C, D, E, e quelli per i quali e' richiesto il certificato di abilitazione professionale per la guida di taxi o di veicoli in servizio di noleggio con conducente, ovvero il certificato di formazione professionale per guida di veicoli che trasportano merci pericolose su strada;

I CASI PREVISTI DALLA NORMATIVA VIGENTE

D.LGS. 81/08

Sussistenza delle condizioni di cui all' art. 168 c. 2 lett. d) (movimentazione manuale dei carichi) o delle condizioni di cui all' art. 204 commi 1 e 2 del D.Lgs.81/08 (vibrazioni).

Valutazione e gestione del rischio da stress lavoro-correlato. GUIDA OPERATIVA

L'azione dei medici competenti per la prevenzione del rischio da incidente stradale

Paolo Santucci, Direttivo nazionale ANMA



***Il “mobile worker”:* esempi**

Al di là della più conosciuta mansione di ‘autotrasportatore’, gli eventi ANMA hanno considerato anche altre attività che spesso non godono di una tutela specifica dal punto di vista della prevenzione e della sicurezza sul lavoro (Candura et. Al., 2003, modificata):

- **attività di assistenza tecnica sul territorio**
- **attività commerciale di vendita/promozione/marketing**
- **attività di consulenza**
- **attività di sondaggio/ricerche di mercato/censimenti**
- **attività stanziale presso clienti (customer locations):
installazione/ gestione di hardware e software**
- **attività di assistenza sociosanitaria domiciliare: infermieri, terapeuti, assistenti sociali**
- **attività di ispezione, certificazione, vigilanza**
- **attività di informazione scientifica**
- **attività di autista e di addetto consegne a domicilio (p.es. ‘padroncino’ e pony express)**
- **attività che richiedono in genere trasferta e pendolarismo.**

Il “mobile worker” e il medico competente

- **Art.25.1, b) programma ed effettua la sorveglianza sanitaria**
- **Art.25.1,l) visita gli ambienti di lavoro**
- **Art.25.1, m) partecipa alla programmazione del controllo dell’esposizione dei lavoratori**
- ***Obiettivo finale: eliminare, minimizzare o, per lo meno, controllare i rischi legati sia alla sicurezza che alla salute del lavoratore, accertando che sia fatto tutto il possibile per evitare accadimenti che possano causare danni alle persone, prime fra tutte le conseguenze degli incidenti stradali.***



L'incidente

Conclusioni

- L'esperienza ha evidenziato 'in prima battuta' la **ridotta percezione dei rischi**, in particolare del rischio da incidente stradale, nell'ambito della conduzione di autoveicoli aziendali, soprattutto fra i datori di lavoro, ma presente anche nei consulenti della sicurezza e nei medici competenti, a volte anche negli stessi lavoratori.
- Fra i lavoratori-conducenti si è riscontrata non raramente una **iniziale diffidenza**, soprattutto nei confronti della sorveglianza sanitaria, quando questa è stata attivata.
- Tuttavia gli aspetti più critici sono stati superati dopo una **adeguata azione informativa**, facilitata da un contesto aziendale maturo, con la collaborazione di ogni figura della prevenzione aziendale.

Conclusioni

- **L'esperienza ha infine evidenziato la soddisfazione dei lavoratori nel riscontrare una attenzione mirata alle problematiche specifiche della propria mansione, fino ad allora sottovalutate.**
- **I datori di lavoro, superata l'iniziale resistenza legata ad un approccio articolato e impegnativo con incremento dei costi, hanno apprezzato la possibilità di affidare compiti complessi e di responsabilità a lavoratori formati e idonei alla mansione specifica al termine di un percorso dedicato e condiviso.**
- **Le nostre esperienze confermano che per concorrere alla riduzione/controllo dei rischi, compreso l'incidente stradale, si rende necessario promuovere il tradizionale processo compreso fra l'analisi dei pericoli e l'adozione di misure preventive e protettive (D.Lgs.81/08 e s.m.i.), nell'ambito di un approccio multi-disciplinare, che comprenda fra i protagonisti principali anche la figura del medico competente.**