



ASSOLOMBARDA

Progetto "Sicurezza sulle Strade"

Infortunati sulle strade in occasione di lavoro: un fenomeno da conoscere per prevenire

RICERCA

N°02/2019

A cura dell'Area

Salute e Sicurezza sul Lavoro

Progetto "Sicurezza sulle Strade"

Infortunati sulle strade in occasione
di lavoro: un fenomeno da
conoscere per prevenire

Indice contenuti

PREFAZIONE	4
I. PARTE PRIMA	6
METODOLOGIA	6
PRECISAZIONI SULLE FONTI	7
ABSTRACT - ANALISI DEI PRIMI RISULTATI	10
LO SCENARIO DEGLI INFORTUNI IN OCCASIONE LAVORATIVA NEI DATI ISTITUZIONALI	14
II. PARTE SECONDA INTERVISTE CON I RAPPRESENTANTI DELLE AZIENDE	31
ABSTRACT- SPUNTI DI RIFLESSIONE IN EVIDENZA	34
III. PARTE TERZA	55
LE PROPOSTE DI GESTIONE E PREVENZIONE DEL FENOMENO DA PARTE DEI RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA	55
CONCLUSIONI	57
ALLEGATO	58

PREFAZIONE

Assolombarda attribuisce grande importanza al tema della tutela della salute e sicurezza per i lavoratori, quale fattore determinante per il miglioramento della competitività delle Imprese del territorio: sempre di più, infatti, la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali si conferma come elemento di rilievo del capitale umano e catalizzatore per la crescita territoriale e di ogni azienda.

In questo ambito, la Presidenza di Assolombarda ha voluto avviare un Progetto specifico dedicato al tema della prevenzione degli infortuni lavorativi che avvengono sulle strade, in ragione dell'entità del fenomeno che deve essere ben compreso ed inquadrato anche in relazione al mutato contesto economico.

I nuovi modelli di business, infatti, richiedono spesso la necessità di spostamenti sulla strada (con o senza mezzi di trasporto) che devono essere gestiti anche dal punto di vista della sicurezza degli operatori interessati: in questo scenario del lavoro che cambia, sono sempre più rilevanti le situazioni di aziende che devono organizzare il lavoro dei propri collaboratori in maniera nuova rispetto al passato.

La conoscenza dell'incidenza degli infortuni su strada, pertanto, richiede una specifica attenzione nel quadro dell'impegno di Assolombarda, anche per comprenderne meglio gli impatti a livello socio-economico.

Per la realizzazione del Progetto "Sicurezza sulle Strade", che si articola in tre filoni d'azione - conoscenza dei fenomeni infortunistici su strada, sinergie con gli Enti preposti e strumenti per innalzare la cultura della sicurezza su strada - si è potuto contare su di un network di riferimento con Enti del territorio, Organizzazioni Sindacali dei lavoratori e imprese per l'acquisizione e la raccolta di tutte le informazioni utili a comprendere meglio il fenomeno.

In riferimento alla conoscenza dei dati e alla lettura in ottica di prevenzione, è stato affidato a Fondazione ISTUD il compito di elaborare la presente ricerca che si arricchisce anche di esperienze e pratiche adottate da un numero selezionato di aziende, per meglio diffondere la cultura della sicurezza, individuare spazi di miglioramento e strumenti di supporto che le organizzazioni possono sviluppare per elevare i livelli di tutela dei lavoratori.

L'obiettivo della ricerca è quello di fotografare il fenomeno, osservandolo dalla prospettiva dei diversi soggetti il cui agire impatta, o potrebbe impattare, sulla natura e la frequenza degli infortuni stradali in occasione lavorativa: le Istituzioni (garanti della manutenzione delle strade, della segnaletica e delle tecnologie correlate, nonché *owner* di scelte strategiche per lo sviluppo del contesto urbano e della crescita infrastrutturale), le Aziende (cui fanno capo i soggetti del sistema di gestione aziendale per la sicurezza sul lavoro), le Organizzazioni sindacali ed i Lavoratori (i cui comportamenti ed azioni hanno effetti sui rischi reali d'infortunio).

Con queste finalità, la ricerca propone una lettura integrata dei dati, quantitativi e qualitativi, provenienti dalle fonti ufficiali così da individuare gli elementi tipici del fenomeno così come descritti e vissuti dai diversi punti di vista.

L'Area Salute e Sicurezza sul Lavoro di Assolombarda (*Mariarosaria Spagnuolo, Andrea Burlini e Ilenia Curto Pelle*) ha curato lo sviluppo del Progetto; la collaborazione di *Andrea Agresti dell'Area Territorio di Assolombarda* ha consentito di focalizzare l'attenzione sugli aspetti infrastrutturali e sulle attività dei mobility manager; Fondazione ISTUD (*Marella Caramazza e Eva Lo Iacono*) ha elaborato i dati raccolti e sviluppato i contenuti della ricerca. Importante è stata l'intesa, siglata con le Organizzazioni Sindacali dei lavoratori (riportata in Allegato), per promuovere e diffondere la cultura della sicurezza stradale, attraverso l'individuazione di buone prassi e la collaborazione di tutti gli enti e i soggetti preposti.

Un ringraziamento particolare va quindi ai referenti del Gruppo di Lavoro che hanno condiviso propri dati ed esperienze:

Istituzioni

- Regione Lombardia, *Bruno Donno*, D.G. Sicurezza, *Nicoletta Cornaggia* e *Sergio Strobelt*, D.G. Welfare
- Comando Polizia Stradale di Milano, *Roberto Campisi* e *Massimo Bentivegna*
- Comune di Milano, *Pietro Garbagnati* e *Guido Moroni*, Direzione Sicurezza Urbana Unità Integrata Sicurezza Stradale
- Inail, Direzione Regionale Lombardia, *Sonia Zoppi* e *Claudio Zanin*

OSSLL

- CGIL - Camera del Lavoro Metropolitana di Milano, *Massimo Bonini* e *Addo Buriani*
- CISL Milano Metropoli, *Carlo Gerla*, *Roberta Vaia* e *Massimiliano Genova*
- UIL Milano e Lombardia, *Danilo Margaritella*, *Vincenzo Cesare* e *Mauro Broi*

Imprese

- A2A, *Massimo Zeilante*
- ABB, *Cesare Guida*
- Alstom Group, *Vilma Pezzotta*
- Bayer, *Roberto Campana*
- Edison, *Maurizio Agosta* e *Alferio Paolillo*
- Hilti, *Fabio Fiumanò* e *Alessia De Simone*
- Janssen-Cilag, *Alberto Bozzolini* e *Paolo Pifferi*
- Mondelez, *Fabio Banfi*
- Ferrovie Nord, *Giovanni Cappellari*
- Pirelli, *Alessia Bonazzi*
- Saipem, *Isabella Bellazzi* e *Cesare Gialdi*
- Snam, *Fabio Sciamanna*
- STMicroelectronics, *Ugo Cardamone*
- Maire Tecnimont, *Massimo Dapoto* e *Damiano D'Alessandro*
- Vodafone, *Barbara Aboaf* e *Luigi De Giacomi*

Enti e soggetti coinvolti

- ACI Milano, *Emanuela Bensi* e *Paolo Redaelli*
- Croce Rossa Italiana - Comitato di Milano, *Antonio Piroso* e *Massimo Stroppa*
- Cefriel, *Maurizio Brioschi*, *Alberto Radice* ed *Emiliano Sergio Verga*
- Certiquality, *Claudia Gistri* e *Stefano Balsotti*

Auspichiamo che, da questo nostro lavoro, possano emergere le condizioni per favorire una maggiore diffusione della cultura della sicurezza sul lavoro come valore condiviso ai fini della prevenzione anche nell'ambito stradale.

Mauro Chiassarini

Vice Presidente Assolombarda

con la delega alle Politiche del Lavoro, Sicurezza e Welfare

I. PARTE PRIMA

Metodologia

L'**obiettivo della presente ricerca** è di sviluppare un'analisi del fenomeno che consenta di individuare azioni e proposte di miglioramento per la sua gestione e prevenzione, che vengano condivise dalle Aziende, le Organizzazioni sindacali ed i Soggetti pubblici preposti. Con questo obiettivo, sono state considerate due principali tipologie di dati:

- (I) **dati quantitativi** forniti dalle Istituzioni chiamate a monitorare il fenomeno;
- (II) **dati qualitativi e descrittivi** forniti dalle aziende, e dalle organizzazioni sindacali, riguardo la loro esperienza sul fenomeno e le modalità di gestione e di prevenzione.

L'**oggetto di indagine riguarda** gli infortuni relativi al normale svolgimento del lavoro, quando questo prevede la permanenza in esterno del lavoratore per ragioni strutturali o strumentali. Il fenomeno viene, pertanto, analizzato **non considerando gli infortuni in itinere** (da e verso il posto di lavoro).

La prima tipologia di dati - raccolta attraverso la richiesta di compilazione di una scheda appositamente elaborata (v. tabelle di seguito riportate) - consente di presentare un quadro generale della dimensione e delle caratteristiche principali del fenomeno in Lombardia - e in particolare su Milano area Metropolitana -, tra cui le dinamiche ricorrenti degli infortuni, i loro esiti e trend.

Va sottolineato che i diversi Enti interpellati, in persecuzione dei propri scopi statutari, monitorano gli infortuni stradali attraverso strumenti e format di raccolta dati diversi, aventi finalità specifiche¹. Ai fini della presente ricerca è **essenziale riconoscere la difformità delle 'categorie' oggetto di osservazione da parte degli Enti coinvolti nella ricerca, in modo da tenerne conto nel tentativo di sviluppare un'analisi congiunta che vorrà essere, come già menzionato, soprattutto di natura descrittiva piuttosto che comparativa.**

Per quanto attiene la seconda tipologia di dati - quelli qualitativi - sono state interpellate, attraverso delle interviste semi-strutturate, le figure responsabili di *HR*, *Health & Safety*, *Fleet Manager* e *Mobility Manager* appartenenti ad un *panel* selezionato di aziende (l'elenco è riportato in Allegato). Le interviste sono state svolte in presenza, oppure in call telefonica, con il ricercatore ed un rappresentante del Committente della ricerca. La traccia dell'intervista ha svolto il compito di facilitare l'interlocutore nel riportare le caratteristiche del fenomeno, così come vissuto all'interno della propria realtà aziendale, e descrivere le policy e le iniziative di prevenzione in atto; a seconda delle caratteristiche peculiari dell'azienda intervistata (e della dimensione interna del fenomeno infortunistico in occasione di lavoro) sono stati esplorati o dettagliati specifici ambiti caso per caso. Infine, in rappresentanza dei lavoratori, le organizzazioni sindacali milanesi hanno prodotto per le finalità di questa ricerca una sintesi delle istanze espresse da 40 rappresentanti dei lavoratori sulla sicurezza (RLS) provenienti da grandi realtà aziendali dei comparti della farmaceutica, manutenzione stradale e dell'energia.

¹ Rispetto ai diversi oggetti di osservazione si costata, ad esempio, che l'Inail raccoglie esclusivamente gli infortuni occorsi alla popolazione dei suoi assicurati (entro il quale non vi rientrano, tra l'altro, agenti di commercio, giornalisti e personale delle Forze di Polizia e delle Forze armate), mentre la Polizia Stradale rileva l'avvenuto incidente senza individuare la categoria professionale di appartenenza dell'infortunato, o se questo ultimo abbia avuto il sinistro durante lo svolgimento di un'attività lavorativa; In questo senso, l' 'oggetto' osservato, e dunque la popolazione di riferimento, dei due Enti potrebbe non combaciare.

Precisazioni Sulle Fonti

I dati relativi ad una dimensione europea e nazionale del fenomeno provengono dalla *desk research* con la raccolta della letteratura corrente. La sezione di approfondimento sulla Lombardia e su Milano è stata sviluppata, invece, mediante dati forniti da Regione Lombardia, Polizia Stradale, Comune di Milano, ACI Milano ed Inail Lombardia. Rispetto a queste fonti vengono qui di seguito sintetizzati gli scopi statutari delle Istituzioni coinvolte nella ricerca, al fine di esplicitare la *ratio* per la quale ciascuna di esse procede a raccogliere e analizzare i dati.

REGIONE LOMBARDIA

Il Centro di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CMR) di Regione Lombardia ha un ruolo di coordinamento, indirizzo, supporto e verifica delle attività in materia di sicurezza stradale. Tra le attività svolte dal CMR vengono incluse anche il supporto tecnico scientifico agli Enti locali per lo studio e l'analisi dell'incidentalità stradale, finalizzati alla redazione ed attuazione di piani e programmi per il miglioramento della sicurezza stradale, la promozione e la costituzione di Centri di Monitoraggio della Sicurezza Stradale provinciali e comunali.

POLIZIA STRADALE

Per quanto attiene il controllo e sicurezza, la Polizia Stradale si occupa della regolazione della mobilità stradale, impiegando 1.250 operatori a fronte di una rete regionale che consta **800 chilometri di autostrade e oltre 70 mila Km di rete stradale, e su cui si muove un parco veicolare di 7.850.000 unità**². La Polizia Stradale svolge, in particolare, attività connesse alla prevenzione del fenomeno infortunistico, curando la rilevazione degli incidenti stradali e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, provvedendo anche ai servizi di seguito elencati:

- Scorta per la sicurezza della circolazione;
- Regolazione del traffico;
- Tutela e controllo dell'uso del patrimonio stradale;
- Concorso nelle operazioni di soccorso;
- Collaborazione alla rilevazione dei flussi di traffico.

Rispetto a quest'ultima attività, la Polizia Stradale è presente con un suo nucleo di operatori presso il C.C.I.S.S. (Centro di Coordinamento delle Informazioni sulla Sicurezza Stradale), con il compito di validare e certificare tutte le notizie sulla viabilità³.

POLIZIA LOCALE E COMUNE DI MILANO

Ai sensi della Legge Regionale N. 6 del 2015, alla Città metropolitana di Milano viene riconosciuta la promozione, in intesa con i comuni interessati, di un sistema coordinato di gestione del servizio di Polizia locale attraverso lo scambio informativo, l'interconnessione delle sale operative e la reciproca collaborazione, al fine di incrementare l'efficienza della mobilità sostenibile, della viabilità e della regolazione della circolazione stradale di competenza⁴. Al personale della polizia locale del Comune di Milano (distribuito tra i 9 Comandi decentrati) sono affidate, tra le altre attività, la viabilità e l'infortunistica stradale, la prevenzione e l'accertamento delle infrazioni stradali e dei Regolamenti comunali⁵.

² *Polizia Stradale in Lombardia, presentazione in Assolombarda, Milano 31 gennaio 2019.*

³ *Così come disposto dal dettato dell'art. 11 del Codice della Strada.*

⁴ *Legge Regionale 1 aprile 2015, n. 6 Disciplina regionale dei servizi di polizia locale e promozione di politiche integrate di sicurezza urbana (BURL n. 14, suppl. del 02 Aprile 2015).*

⁵ *In particolare, sull'infortunistica stradale, l'Unità Radiomobile interviene su incidenti di particolare gravità, elabora i rilievi fotoplanimetrici per gli incidenti trattati da tutta la Polizia Locale e gestisce le strumentazioni tecnologiche (etilometri, autovelox ecc) http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/polizialocale/polizia_locale/servizi_di_polizia_locale*

ACI Milano (Automobile Club Italia)

Collabora ad analisi, studio e soluzione dei problemi relativi allo sviluppo e all'organizzazione della mobilità delle persone e delle merci; al miglioramento della rete stradale, dell'attrezzatura segnaletica ed assistenziale, ai fini della regolarità e della sicurezza della circolazione. L'ACI svolge due ruoli fra loro distinti ma comunque strettamente interconnessi, vale a dire: un ruolo istituzionale ed uno di **servizio pubblico**. Rispetto a quest'ultimo, l'ACI ha natura di Ente pubblico non economico, le cui funzioni prevedono **una presenza capillare sul territorio** finalizzata ad offrire servizi ai cittadini, sia su delega dello Stato (Pubblico Registro Automobilistico) sia resi in convenzione con Enti Pubblici Territoriali (riscossione e controllo dei tributi automobilistici, ecc.).

INAIL (Istituto Nazionale Assicurazione Infortuni sul Lavoro)

Nell'ottica di un **modello partecipativo** dei diversi portatori di interesse, INAIL dirige le attività di prevenzione e sicurezza attraverso il coinvolgimento delle istituzioni, le parti sociali, gli altri enti e organismi operanti nel settore. L'Inail è l'Ente pubblico non economico che gestisce l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro⁶ e le malattie professionali, secondo un approccio di salvaguardia nei confronti dei lavoratori, che oggi ha assunto le caratteristiche di **un sistema integrato di tutela** (includendo pertanto lo studio delle situazioni di rischio, gli interventi di prevenzione nei luoghi di lavoro, le prestazioni sanitarie ed economiche, la cura, fino alla riabilitazione e al reinserimento nella vita sociale e lavorativa di coloro che hanno subito danni a seguito di infortunio o malattia professionale).

In Tabella vengono riportati, in un quadro di sintesi, tutte le fonti ed i dati raccolti suddivisi per livello territoriale. Vengono specificati i gruppi di popolazione o casi (es. autotrasportatori ecc.) a cui si riferiscono i dati - la così detta *popolazione target* -, e le variabili relative (es. età, genere ecc.). Le popolazioni di riferimento di ACI e Polizia stradale non si riferiscono ad alcuna categoria professionale o a incidenti rilevati durante un'attività professionale.

⁶Per gli scopi del presente studio vale la pena ricordare che l'Inail tutela, tra i diversi tipi di infortunio sul lavoro, anche quelli che avvengono con il coinvolgimento di un mezzo di trasporto in un'area aperta alla pubblica circolazione, definiti per semplicità "stradali".

ABSTRACT - ANALISI DEI PRIMI RISULTATI

I dati utilizzati allo scopo di questo studio, provenienti da molteplici fonti e che fanno riferimento a gruppi di popolazione diverse, **hanno consentito di mettere in luce alcune dinamiche ed elementi ricorrenti tipici degli infortuni stradali in occasione lavorativa**, sui quali è necessario porre un'adeguata attenzione affinché si trovino le misure atte a prevenire e limitare il fenomeno.

- Le persone più a rischio di **infortuni in occasione lavorativa sono maschi appartenenti ad una fascia di età intermedia** (35-50 anni), la cui mansione lavorativa fa sì che il veicolo diventi il principale strumento o luogo di lavoro (high risk worker);
- I conducenti stradali e gli autotrasportatori rappresentano una tra le categorie più esposte all'infortunio stradale, per numero di ore trascorse sulle strade e a bordo veicolo;
- Tra gli *high risk worker* vengono inclusi anche quei lavoratori la cui attività lavorativa principale non consiste nella guida del mezzo, ma che sono condotti comunque ad utilizzo frequente del veicolo durante lo svolgimento delle proprie mansioni: **rientrano in questo gruppo a rischio, gli informatori del farmaco e i commerciali;**
- Riguardo la dinamica degli infortuni, i dati confermano **nello scontro frontale-laterale e nel tamponamento le principali tipologie di accadimento;**
- Tra le cause che determinano l'infortunio, **i fattori comportamentali assumono un peso rilevante, in relazione soprattutto a stati di distrazione o stanchezza;**
- Tra le principali **violazioni al codice stradale, la Polizia rileva: l'eccesso di velocità, l'uso del telefono alla guida ed il mancato rispetto della precedenza;**
- **L'uso del telefono** durante l'attività lavorativa - e più generalmente uno stato di distrazione a termine della attività operativa -, sembrerebbe essere la causa principale **degli infortuni stradali senza mezzo coinvolto** (per scivolamento, inciampo ecc.);
- Le **autovetture sono il principale veicolo coinvolto in incidenti**, seguite poi dal motociclo e dal pedone;
- La maggioranza degli infortuni avviene a condizioni di **meteo favorevoli e di asfalto asciutto. Le strade urbane registrano tendenzialmente una maggiore frequenza di infortuni.**

Il valore aggiunto di questo studio è rappresentato dall'ampiezza del bacino delle fonti interpellate, inglobando in un'unica analisi informazioni e prospettive di enti pubblici, aziende e organizzazioni sindacali. Gli elementi ricorrenti negli infortuni stradali vengono infatti percepiti e analizzati da tutte le fonti interpellate: con questo studio si è inteso esplicitarli, valorizzando le diverse prospettive di analisi, sia nella loro componente quantitativa che in quella più qualitativa.

Si aggiunge, inoltre, che le informazioni fornite dalle Istituzioni si sono basate su uno strumento di data-gathering (v. tabelle riportate qua di seguito), distribuito e utilizzato dagli enti interpellati. **Auspichiamo, pertanto, che un modello più uniforme di raccolta e gestione del dato da parte degli Enti pubblici preposti (ognuno secondo le proprie specificità) possa facilitare il monitoraggio del fenomeno, con una conseguente ricaduta positiva nell'indirizzare un'azione congiunta e coordinata.**

Tabella a) Dati a cura di INAIL – dal 01.01.2016 al 31.03.2018

		(1.a1)	(1.a2)	(1.a3)	(1.a4)
LAVORATORI COINVOLTI IN UN INFORTUNIO		N. Lavoratori delle aziende (art. 2 D.Lgs. n. 81/2008)	N. Lavoratori autonomi (e collaboratori a progetto)	N. Trasportatori ("padroncini", cooperative)	N. lavoratori totali
Genere persone coinvolte	<i>F</i>				
	<i>M</i>				
Cittadinanza persone coinvolte	<i>Italiano</i>				
	<i>cittadino UE</i>				
	<i>Altro specificare</i>				
Età delle persone coinvolte	<i>18 - 32</i>				
	<i>33-47</i>				
	<i>48-61</i>				
	<i>62></i>				
Tipologia del mezzo coinvolto	<i>veicolo commerciale</i>				
	<i>veicolo aziendale</i>				
	<i>veicolo privato</i>				
	<i>altro (specificare)</i>				
Fascia oraria dell'accadimento	<i>Dalle 6 alle 22</i>				
	<i>Dalle 23 alle 05</i>				
Luogo dell'accadimento	<i>strada urbana</i>				
	<i>strada extraurbana principale</i>				
	<i>strada extraurbana secondaria</i>				
Principali cause di accadimento degli infortuni	<i>violazione del codice stradale</i>				
	<i>stanchezza, (es. colpi di sonno)</i>				
	<i>cattive condizioni della strada</i>				
	<i>Altro specificare</i>				
Denunce infortuni	<i>infortuni denunciati</i>				
	<i>di cui mortali</i>				
ALTRO (casi di particolare rilievo per le modalità dell'accadimento o perché rilevano situazioni di sfruttamento lavorativo o di scarsa tutela dei diritti del lavoratore etc.)				

Tabella b) Dati a cura di Regione ad integrazione dei dati INAIL - dal 01.01.2016 al 31.03.2016

			(1.b1)	(1.b2)	(1.b3)	(1.b4)
1.b	LAVORATORI COINVOLTI IN UN INFORTUNIO		N. Lavoratori delle aziende (art. 2 D.Lgs. n. 81/2008)	N. Lavoratori autonomi (e collaboratori a progetto)	N. Trasportatori ("padroncini", cooperative)	N. lavoratori totali
1.b.A	Genere persone coinvolte	<i>F</i> <i>M</i>				
1.b.A(1)	Cittadinanza persone coinvolte	<i>Italiano</i> <i>cittadino UE</i> <i>Altro specificare</i>				
1.b.A(2)	Età delle persone coinvolte	<i>18 - 32</i> <i>33-47</i> <i>48-61</i> <i>62></i>				
1.b.B	Tipologia del mezzo coinvolto	<i>veicolo commerciale</i> <i>veicolo aziendale</i> <i>veicolo privato</i> <i>altro (specificare)</i>				
1.b.C	Fascia oraria dell'accadimento	<i>Dalle 6 alle 22</i> <i>Dalle 23 alle 5</i>				
1.b.D	Luogo dell'accadimento	<i>strada urbana</i> <i>strada extraurbana principale</i> <i>strada extraurbana secondaria</i>				
1.b.E	Principali cause di accadimento degli infortuni	<i>violazione del codice stradale stanchezza, (es. colpi di sonno)</i> <i>cattive condizioni della strada</i> <i>Altro specificare</i>				
1.b.G	ALTRO (casi di particolare rilievo per le modalità dell'accadimento o perché rilevano situazioni di sfruttamento lavorativo o di scarsa tutela dei diritti del lavoratore etc.)				

Allegato 2 - Dati Polizia stradale - dal 01.01.2016 al 31.03.2018

				NUMERI &REPORTING
	2	N. TOT. Accadimenti in cui il conducente guida mezzi commerciali o comunque per motivi di lavoro (autovetture, furgoni, moto ecc.) sulle autostrade/tangenziali di competenza		
DATI SUL VERBALE DI CONTESTAZIONE	2.A	Genere delle persone coinvolte	F M	
	2.A(1)	Cittadinanza persone coinvolte	Italiana	
			cittadino UE	
			Altro specificare	
	2.A(2)	Età delle persone coinvolte	18 - 32	
			33-47	
			48-61	
			62>	
	2.B	Tipologia del mezzo coinvolto	veicolo commerciale veicolo aziendale veicolo privato altro (specificare)	
2.C	Fascia oraria dell'accadimento	Dalle 6 alle 22 Dalle 23 alle 5		
2.D	Luogo dell'accadimento	strada urbana		
		strada extraurbana principale		
		strada extraurbana secondaria		
2.E	Principali cause di accadimento degli infortuni	violazione del codice stradale		
		stanchezza, (es. colpi di sonno)		
		Cattive condizioni della strada		
		altro specificare		
DATI SUGLI INCIDENTI CON FERITI	2.A.1	Genere delle persone coinvolte	F M	
	2.A(1)1	Cittadinanza persone coinvolte	Italiano	
			cittadino UE	
			Altro specificare	
	2.A(2)1	Età delle persone coinvolte	18 - 32	
			33-47	
			48-61	
			62>	
	2.B.1	Tipologia del mezzo coinvolto	veicolo commerciale veicolo aziendale veicolo privato altro (specificare)	
2.C.1	Fascia oraria dell'accadimento	Dalle 6 alle 22 Dalle 23 alle 05		
2.D.1	Luogo dell'accadimento	strada urbana		
		strada extraurbana principale		
		strada extraurbana secondaria		
2.E.1	Principali cause di accadimento degli infortuni	violazione del codice stradale		
		stanchezza, (es. colpi di sonno)		
		Cattive condizioni della strada		
		altro specificare		
	2.G	ALTRO (casi di particolare rilievo per le modalità dell'accadimento o perché rilevano situazioni di sfruttamento lavorativo o di scarsa tutela dei diritti del lavoratore etc.)	

LO SCENARIO DEGLI INFORTUNI IN OCCASIONE LAVORATIVA NEI DATI ISTITUZIONALI

1. SCENARIO E TREND. MOBILITÀ E COSTI SOCIALI

Il paragrafo presenta un breve panorama della mobilità stradale e le sue tendenze di sviluppo, così da poter comprendere la 'dimensione' entro cui avvengono gli infortuni su strada oggi, nonché la portata dell'impegno da parte delle Istituzioni, nazionali e locali, responsabili della prevenzione e del monitoraggio del fenomeno.

EUROPA
Associazione
Nazionale
Filiera Industria
Automobilistica

Secondo il Dossier ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica 2018 **all'interno del gruppo UE28 il traffico merci su strada è preferito rispetto ad altre modalità di spostamento**: nel 1995, il 45% sul totale delle merci movimentate (incluso via mare e aereo) viaggiava su strada, per attestarsi attorno al 50% a partire dal 2007¹. Se si escludono le merci spostate via mare e aereo, si arriva al 72% sul totale delle merci nel 2015.

ITALIA
Polizia di
Stato; ACI-
ISTAT

Secondo **i dati della Polizia di Stato, in Italia l'incidenza del trasporto su gomma arriva a rappresentare circa il 90% del traffico interno viaggiatori⁹, ed il 62% di quello merci complessivo**. Questo dato si collocherebbe, già per l'anno 2016, in un quadro di ripresa della mobilità accompagnata da un aumento del reddito medio pro capite disponibile (+1,5%), contestualmente alla diminuzione del prezzo medio alla pompa di tutti i carburanti¹⁰. In quell'anno le prime iscrizioni di veicoli registrano una crescita del 18,2%, per effetto, soprattutto, delle vendite di veicoli commerciali ed industriali, determinando una espansione del parco veicoli merci pari al 2%.

Nel 2017 le prime iscrizioni di veicoli rilevano un aumento del 7% rispetto all'anno precedente, mentre il parco veicolare cresce dell'1,7%. Le percorrenze autostradali sulle reti in concessione aumentano del 2,2% rispetto all'anno precedente¹¹. In generale, il quadro della mobilità per il 2016 rileva un aumento delle persone in movimento: da 80,3% a 83,6% della popolazione.

Per l'anno 2017, l'ISTAT stima in circa 30 milioni le persone che giornalmente si spostano tra casa e lavoro: più di un terzo della popolazione, il 35,5%, viaggia per motivi di lavoro, mentre il 18,5% per motivi di studio¹². Per quanto riguarda le modalità di trasporto, sembrerebbero in crescita la mobilità dolce e gli spostamenti a piedi o in bicicletta (complessivamente +8,4%), mentre diminuisce in città l'uso dell'auto che rimane comunque il mezzo di trasporto preferito.

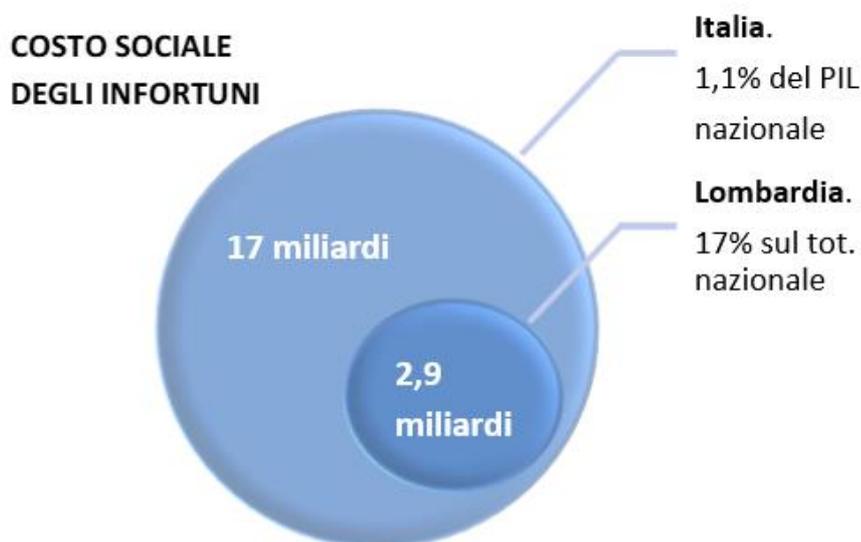
⁹ Polizia di Stato, <http://www.poliziadistato.it/articolo/46/>.

¹⁰ Nel 2016 secondo l'ISTAT si sono verificati 175.791 incidenti con lesioni a persone; benché i morti siano diminuiti rispetto all'anno precedente (-4,2%), si è assistito ad un lieve aumento di incidenti e feriti (+0,7% e +0,9%) (Rapporto sul Mercato del Lavoro, 2017, disponibile su <https://www.istat.it/it/files/2017/12/Rapporto-Mercato-Lavoro-2017.pdf>).

¹¹ ACI - ISTAT, Incidenti stradali 2017.

¹² ISTAT, Spostamenti quotidiani e nuove forme di mobilità disponibile su <https://www.istat.it/it/files/2018/11/Report-mobilit%C3%A0-sostenibile.pdf>

In base alle stime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **il costo sociale totale per gli infortuni stradali con lesioni a persone (a prezzi costanti 2010) è quantificato a livello nazionale in circa 17 miliardi di euro, pari all'1,1% del Pil nazionale¹³, e in più di 2,9 miliardi di euro in Lombardia; la Regione Lombardia incide quasi per il 17% sul totale nazionale¹⁴.**



Di fronte a questo dato risulta chiaro che gli infortuni stradali rappresentano un fenomeno con un impatto sociale fortemente negativo e dalle evidenti conseguenze economiche, che necessita pertanto di essere monitorato e limitato nella portata. Con questo obiettivo, la predisposizione di strumenti di prevenzione degli infortuni costituisce un tema di interesse tanto degli Enti pubblici quanto degli Enti privati, che risentono chiaramente del peso dei costi legati all'infortunio di una propria risorsa.

1.1 DESCRIZIONE DEL FENOMENO. DIMENSIONI IN EUROPA E IN ITALIA.

Come si evince dai dati delle fonti secondarie, gli infortuni su strada in occasione lavorativa, sia livello europeo che a livello nazionale, rappresentano ancora un problema significativo sia per dimensioni che per diffusione.

A livello europeo l'*Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report* riporta una *overview* dello stato della sicurezza stradale nell'area EU28. Nel corso dell'anno 2017 hanno perso la vita su strada 25.250 persone. Rispetto ai dati del 2016 si registra una riduzione complessiva del 2%. Nel periodo specifico compreso tra il 2016 e il 2017, tra i 32 Stati monitorati dal *PIN*, 22 di questi hanno registrato un calo nel numero di morti su strada¹⁵. Mentre questo dato è aumentato in 8 Paesi europei, inclusa l'Italia che ha visto una crescita del 1,7%¹⁶. **Per quanto riguarda in particolare il tema oggetto di questo studio, secondo il PIN oltre il 40% di tutti i decessi stradali nell'UE sono legati ad attività lavorativa: si tratterebbe di circa 10.100 vittime solo nel 2017**¹⁷.

¹³ Istat, *Incidenti Stradali 2016*, disponibile su <https://www.istat.it/it/archivio/203003>.

¹⁴ Istat, *Incidenti stradali in Lombardia anno 2016*.

¹⁵ L'Estonia conduce il gruppo con una riduzione del 32% nel numero di morti seguita poi dal Lussemburgo (-22%), la Norvegia (-21%) e la Slovenia (-20%).

¹⁶ La crescita più consistente è stata registrata da Cipro (+15%) seguito poi dal Portogallo (+11%), Croazia (+8%) e Svizzera (+6%). Rispetto all'arco temporale compreso tra il 2001 ed il 2017, nella zona EU28 la riduzione media annua del numero di vittime della strada si è attestata attorno al 3,1%, mentre in Italia è stata del 2,8%. L'obiettivo europeo di dimezzare il numero dei morti su strada entro il 2020 rispetto ai livelli del 2010 sembrerebbe ancora lontano. Il 17 maggio 2018, la Commissione Europea ha annunciato il nuovo obiettivo di dimezzare i morti su strada entro il 2030 rispetto ai livelli del 2020 (*12th Annual Road Safety Performance Index Report*, disponibile su <https://etsc.eu/12th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>).

¹⁷ *Ibidem*, p.26.

A livello nazionale, **il Rapporto sul Mercato del Lavoro 2017¹⁸ constata che gli infortuni sul lavoro accaduti e denunciati all'Inail nel 2016¹⁹ sono stati in totale 561 mila con un aumento dell'1,0% rispetto al 2015** (5 mila casi in più). Il 2016 ha registrato infatti un incremento dopo molti anni di flessione. Delle 561 mila denunce di infortunio del 2016, l'83% (quasi 465 mila) ha riguardato eventi in occasione di lavoro e in gran parte senza un mezzo di trasporto coinvolto (444 mila).

Gli infortuni avvenuti 'fuori dall'azienda', ottenuti dalla somma degli infortuni con mezzo di trasporto e di tutti quelli *in itinere*, ammontano a circa una denuncia su cinque, rapporto che sale a quasi uno su due nel caso di esito mortale. Gli infortuni con mezzo di trasporto coinvolto (siano essi in occasione di lavoro o *in itinere*), prevalentemente su strada, rappresentano il 16% delle denunce nel suo complesso, ed il 41% di quelli con esito mortale.

Nel 2016, oltre il 95% degli infortuni stradali in occasione lavorativa denunciati hanno riguardato la gestione dell'Industria e dei Servizi, in particolare: il trasporto e magazzinaggio (22,5% dei casi della gestione); il commercio (11,7%); le attività manifatturiere (10,3%)²⁰.

Proprio per l'uso frequente e continuo di un veicolo, le professioni più colpite dagli infortuni stradali sono:

- **I conducenti di mezzi pesanti e camion**, con 8,1% dei casi denunciati (e ben il 23,5% dei decessi);
- Gli **addetti che recapitano la posta**, con il 7% delle denunce;
- Gli **autisti di taxi, furgoni e altri veicoli**, con il 5,5% delle denunce²¹.

Per quanto riguarda il primo trimestre del 2018, il Bollettino Inail²² sulle denunce di infortunio con esito mortale (riferite al periodo gennaio-marzo) registra **un aumento dell'11,58%** rispetto allo stesso periodo del 2017 (in termini assoluti si tratta di 212 denunce); L'aumento è determinato soprattutto dalle denunce di infortunio *in itinere*, da 43 a 67 casi (+55,81%).

BOX EUROPA E ITALIA - DESCRIZIONE DEL FENOMENO

EUROPA

- Oltre il 40% di tutti i decessi stradali nell'UE sono legati ad attività lavorativa: si tratterebbe di circa 10.100 vittime solo nel 2017

ITALIA

- Gli infortuni sul lavoro accaduti e denunciati all'Inail nel 2016 sono stati in totale 561 mila con un aumento dell'1,0% rispetto al 2015;
- Per via dell'uso frequente e continuo del veicolo, le professioni più colpite dagli infortuni stradali sono: i conducenti di mezzi pesanti e camion, gli addetti che recapitano la posta e gli autisti di taxi

I successivi paragrafi riportano i dati forniti per questo studio dalle Istituzioni coinvolte, proponendo una rappresentazione del fenomeno sul territorio regionale e locale che si sviluppa secondo **tre direttrici di analisi:**

¹⁸Rapporto Mercato del Lavoro, <https://www.istat.it/it/files/2017/12/Rapporto-Mercato-Lavoro-2017.pdf>

¹⁹ Vengono esclusi gli incidenti occorsi a studenti, casalinghe e marittimi.

²⁰ A. Brusco, Dati INAIL. Caratteristiche di un infortunio stradale, Dentro la Notizia, N.12, Dicembre 2017, ISSN 2035-5645, disponibile su <https://www.inail.it/cs/internet/docs/alg-dati-inail-2017-dicembre.pdf>.

²¹ Idem.

²² Il Bollettino trimestrale dell'Inail contiene informazioni riferite al numero delle denunce di infortunio e malattie professionali rilevato a partire dall'inizio di ciascun anno con riferimento ai periodi: gennaio-marzo (I trimestre), gennaio-giugno (II trimestre), gennaio-settembre (III trimestre) e gennaio-dicembre (IV trimestre)(<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/pubblicazioni/bollettino-trimestrale.html>).

1. **Esito e dinamica degli infortuni;**
2. **Conducenti e veicoli coinvolti negli infortuni;**
3. **Tempi e luoghi degli infortuni.**

A tale riguardo, si menzionano nuovamente le diverse popolazioni target a cui si riferiscono i dati forniti dalle Istituzioni:

- **Regione Lombardia** (a livello regionale) - *Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone durante lo svolgimento della propria attività professionale;*
- **Polizia Stradale** (a livello intra-provinciale) - *Incidenti rilevati nelle autostrade A21 e A35; Tratte di competenza di Autostrade per L'Italia; Tratta A7 e Tangenziali Milano;*
- **ACI** (a livello cittadino) - *Tutti gli Incidenti con una o più persone lese (morti o feriti) verbalizzati dalla Polizia;*
- **INAIL** (a livello cittadino) - *Conducente di mezzi pesanti e camion.*

In considerazione dei dati ricevuti, il presente studio si focalizzerà in particolare sulla categoria dei conducenti e autotrasportatori.

1.1.1 ESITO E DINAMICA DEGLI INFORTUNI. FOCUS REGIONE LOMBARDIA E MILANO

REGIONE
Istat; Inail

A livello regionale, secondo i dati Istat, nel 2016 si sono verificati in Lombardia in totale 32.785 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 434 persone e il ferimento di altre 45.435²³. Come visibile nella Tab.1 sotto riportata, rispetto l'anno precedente si registra una rilevante diminuzione del numero delle vittime, nonostante un numero di incidenti totale pressoché invariato²⁴.

Livello Territoriale/ Tot. Incidenti e lesioni	TAB.1 – INCIDENTI IN LOMBARDIA 2015, 2016					
	2016			2015		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lombardia	32.785	434	45.435	32.774	478	45.203
Italia	175.791	3.283	249.175	174.539	3.428	246.920

*Fonte ISTAT – Incidenti stradali in Lombardia 26 ottobre 2017

REGIONE
LOMBARDIA
*Conducenti
coinvolti in
incidenti con
lesioni a
persone*

Tra le categorie più esposte al rischio di infortunio stradale rientra quella dei conducenti di mezzi pesanti, camion e autovetture, proprio per via dell'uso frequente e continuativo del veicolo, il quale diventa, nei fatti, il loro 'luogo' di lavoro. Secondo i dati di Regione Lombardia²⁵, tra le ore 6.00 e le 22.00, il totale dei casi rilevati su questa particolare categoria di lavoratori per il 2016 (1.180 casi) e per il 2017 (1.178 casi) è pressoché analogo. Le variazioni più consistenti si rilevano in relazione alla **distribuzione di tali casi tra le diverse Province, e in termini di esito degli incidenti.**

Nel 2016 le Province in cui si registra una maggiore frequenza di incidenti sono quelle di:

- Milano con 222 incidenti, **pari al 19% sul totale dei casi;**

²³ ISTAT, Incidenti Stradali In Lombardia, 26 ottobre 2017.

²⁴ In Lombardia nel 2016 risultano attive 675.757 posizioni assicurative territoriali relative alla gestione Industria e Servizi (pari al 17,7% delle posizioni assicurative censite dall'Inail a livello nazionale). Per quell'anno a livello regionale sono state registrate 116.709 denunce di infortunio (di cui 78.605 casi accertati positivamente), 112 in più rispetto al 2015. Le denunce di infortunio con esito mortale sono state 136 (dati disponibili su <https://www.inail.it/cs/internet/istituto/territorio/lombardia.html>).

²⁵ Rispetto a questa categoria specifica si ricordi che la carta di qualificazione del conducente è regolata dal D.lgs. 285/2005, che si applica all'attività di guida, in particolare, dei cittadini di uno Stato membro, nonché dei cittadini di un paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa, in seguito denominati «conducenti», che effettuano trasporti su strada all'interno della Comunità, su strade aperte all'uso pubblico per mezzo di: veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1+E, C, C+E, quali definite dalla direttiva 91/439/CEE o una patente di guida riconosciuta come equivalente; veicoli per i quali è necessaria una patente di categoria D1, D1+E, D, D+E, quali definite dalla direttiva 91/439/CEE o una patente di guida riconosciuta come equivalente.

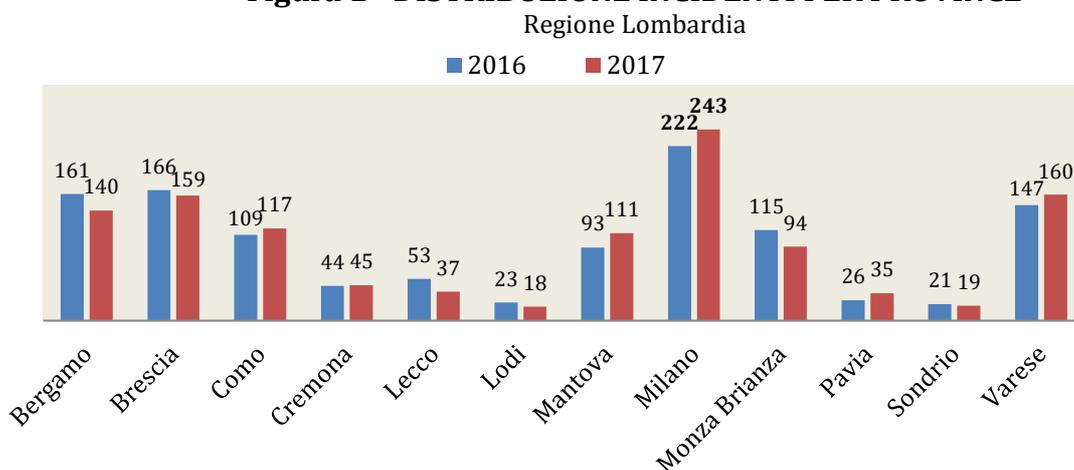
- Brescia e Bergamo con una concentrazione rispettiva di 166 e 161 infortuni, pari al 14% e 13%;
- Varese con 147 casi, pari al 12% sul totale.

Gli eventi rilevati su Milano assieme a quelli di Monza e Brianza raggiungono il 28,5% sul totale degli incidenti.

Per il 2017, in termini di distribuzione di incidenti per Province, si registra un aumento della concentrazione degli eventi su Milano, che arrivano per quell'anno a 243 casi con una crescita **percentuale di 1,8%**.

Rilevante anche il dato su Varese con un totale di 160 incidenti nel 2017 rispetto ai 147 dell'anno precedente, e una crescita percentuale di 1,1%. Calano in maniera significativa gli incidenti a Bergamo con 140 casi nel 2017 rispetto ai 161 dell'anno precedente (con una variazione percentuale di -1,8%), e a Lecco dove si registrano 37 incidenti rispetto ai 53 del 2016, con un diminuzione percentuale di -1,3% (vedi Tab.4).

Figura 1 - DISTRIBUZIONE INCIDENTI PER PROVINCE



Questa fotografia relativa alla suddivisione per Province degli incidenti - legata esclusivamente alla sola categoria dei *conducenti* - conferma un dato già registrato dall'Istat riguardo il maggior numero di incidenti a livello regionale nella area metropolitana di Milano. Tuttavia, l'Istat segnala anche che, se da un lato, le strade di Milano sono caratterizzate da una più alta concentrazione di incidenti, dall'altro, si riscontra un *indice di mortalità e gravità degli incidenti*²⁶ più basso rispetto alla media regionale (insieme alle strade di Monza e quelle della Brianza). Gli indici di mortalità e gravità hanno, invece, valori sensibilmente superiori sulle strade mantovane, lodigiane e bresciane²⁷ (le quali, in termini di frequenza degli incidenti, presentano meno casi rispetto a Milano).

Nel 2016, per quanto riguarda **gli esiti degli incidenti**, i dati di Regione Lombardia riportano 431 feriti (pari al 37% dei casi), 748 incolumi (pari al 63%) e un solo caso di decesso²⁸. Per il 2017, benché apprezzabile un aumento in termini assoluti del numero degli incolumi, il rapporto tra feriti e incolumi non varia in maniera significativa, con un totale di 408 feriti e 766 incolumi.

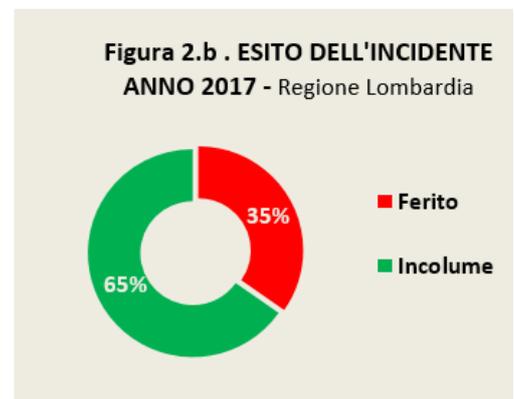
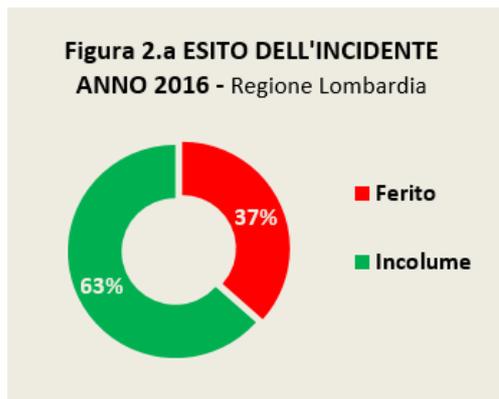
L'elemento di distinguo in quell'anno è rappresentato dai decessi con 4 casi totali rispetto all'unico caso dell'anno precedente (tab.2.a; tab.2.b). A conferma di quanto

²⁶ L'indice di mortalità e gravità è misurato dal rapporto tra il numero dei decessi e la somma di decessi e feriti moltiplicato per 100.

²⁷ Istat, Incidenti Stradali in Lombardia Anno 2016.

²⁸ Per i dati trasmessi da Regione Lombardia si segnala che, per la normativa vigente in materia di trattamento statistico dei dati personali, sono segnate con un asterisco (*) le frequenze inferiori a 3. Nelle tabelle dati trasmesse dall'Ente i morti sono stati rilevati con simbolo di (*) in quanto sempre inferiori al valore 3.

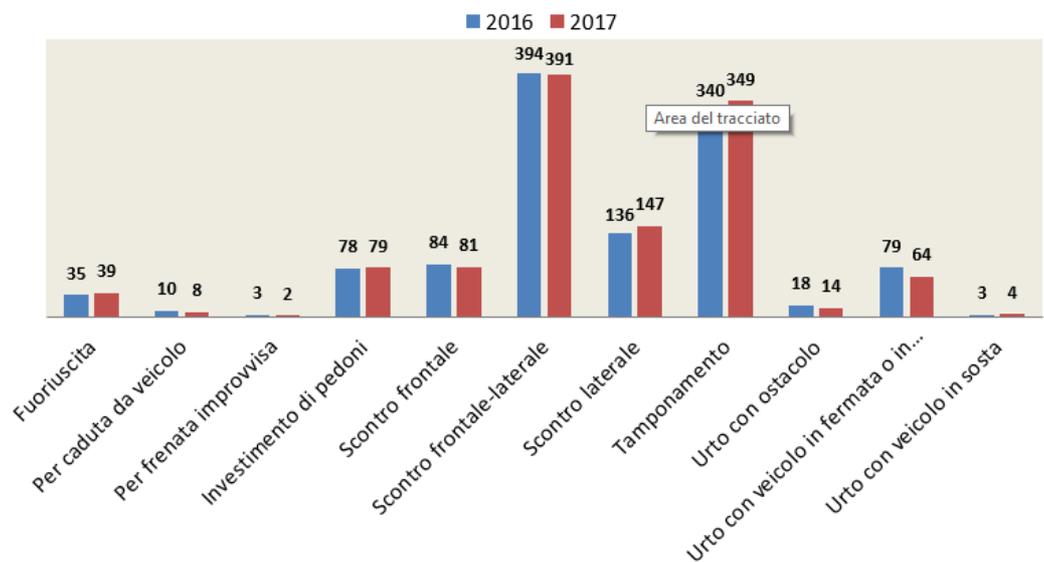
riportato sugli indici di gravità e mortalità, gli incidenti con decesso hanno avuto luogo nelle Province di Como (su un totale di 117 incidenti), Lodi (su un totale di 18 incidenti), Mantova (su un totale di 111 incidenti) e Milano (su un totale di 243 incidenti)²⁹.



Per quanto attiene la **dinamica dell'incidente** per entrambi gli anni lo *scontro frontale-laterale* assieme al *tamponamento* rappresentano circa il 62% degli infortuni sia nel 2016 (1.180 incidenti) che nel 2017 (1.178 incidenti). Particolarmente rilevante è la casistica relativa **al tamponamento che costituisce nel 2016 e nel 2017 rispettivamente il 29% e il 30% sul totale degli incidenti** (Figura 3).

Figura 3 - DINAMICA DELL'INCIDENTE

Regione Lombardia



In relazione alle cause degli incidenti, il rapporto Aci-Istat 2017 sugli incidenti in Lombardia conferma **tra i comportamenti errati alla guida più frequenti: la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata. Tra le violazioni al Codice della Strada più sanzionate viene individuato l'uso del telefono**³⁰.

²⁹Anche a livello nazionale, il numero dei morti su strada nel 2017 è tornato a crescere del +2,9%, dopo la flessione dell'anno precedente e la battuta d'arresto del biennio precedente. A livello nazionale il tasso di mortalità passa da 54,2 a 55,8 morti per milioni di abitanti tra il 2016 e il 2017 (ACI-ISTAT, 2017).

³⁰A livello locale, la Polizia Comunale attesta tra le principali violazioni l'eccesso di velocità, il passaggio con semaforo rosso e l'omissione di soccorso.

Anche i dati della Polizia Stradale sugli incidenti occorsi sulla *Tratta A7 e Tangenziali Milano* (vale a dire la Milano-Genova, la Tangenziale Ovest, Tangenziale Est, Tangenziale Est-Esterna e Tangenziale Nord) in relazione all'esito dell'incidente e alla tipologia di veicolo coinvolto rilevano, ancora una volta, la forte incidenza della categoria *tamponamento*³¹. Come visibile dalla Tabella 2, si riporta un 61% e un 52% dei feriti per tamponamento rispettivamente nel 2016 (in numero assoluto 88 su 144 in totale) e nel 2017 (in numero assoluto 62 su 119 in totale). Per entrambi gli anni su quelle tratte sono stati registrati due casi di decesso dovuti sempre a tamponamento.

Tab.2 – DATI POLIZIA STRADALE INCIDENTI CON FERITI E/O DECEDUTI TRATTA A/7 E TANGENZIALI MILANO - 2016/2017						
Anno di Riferimento	Dinamica Dell'evento	Feriti	Deceduti	Totale Veicoli	Leggeri	Pesanti
2016	Tamponamento	88	2	144	72	72
	Tutte	144	2	226	111	115
	% tamponamenti	61%	100%	64%	65%	63%
2017	Tamponamento	62	2	122	63	59
	Tutte	119	2	214	111	103
	% tamponamenti	52%	100%	57%	57%	57%

BOX LOMBARDIA – ESITO E DINAMICA DEGLI INFORTUNI. SINTESI E SPUNTI DI RIFLESSIONE

Regione Lombardia. *Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone durante lo svolgimento della propria attività professionale*

- **Il numero di incidenti su strada si mantiene stabile per il biennio 2016/2017**, con 1.180 casi nel 2016 e 1.178 casi nel 2017.
- Per gli esiti degli incidenti, **il rapporto tra morti e feriti rimane pressoché analogo** in entrambi gli anni, con oltre il 30% dei feriti ed il 60% degli incolumi. Nel 2017 diminuisce il numero totale assoluto dei feriti, da 431 a 408 persone.
- **Nel 2017 si riportano 4 casi di decesso** rispetto ad un'unica vittima su strada dell'anno precedente (nonostante l'alta concentrazione di incidenti a Milano, in un solo caso l'evento è occorso nel capoluogo);
- Per quanto concerne la dinamica degli incidenti, **lo scontro frontale-laterale è la tipologia di incidente più diffusa**, nonché quella per cui l'indice di mortalità risulta essere più alto. L'incidente per tamponamento si attesta al secondo posto tra le dinamiche più frequenti.

MILANO AREA METROPOLITANA

I dati dell'ACI sulla totalità degli incidenti stradali con lesioni a persone rilevano un trend positivo per i bienni considerato: da 12.415 incidenti nel 2016 a 13.905 l'anno seguente (+12%). I decessi per incidenti stradali nel 2016 sono stati, in termini assoluti, 85 con una incidenza dello 0,5% rispetto al totale delle persone lese (morti più feriti). **Sul totale dei decessi, in particolare, i pedoni deceduti rappresentano un quota importante pari a circa il 26% .**

³¹ Sotto la più generica categoria del 'tamponamento' vengono inclusi: il tamponamento, il tamponamento - urto sicurvia sinistro, il tamponamento - urto sicurvia destro, il tamponamento - urto sicurvia destro e sinistro, il tamponamento con scontro laterale.

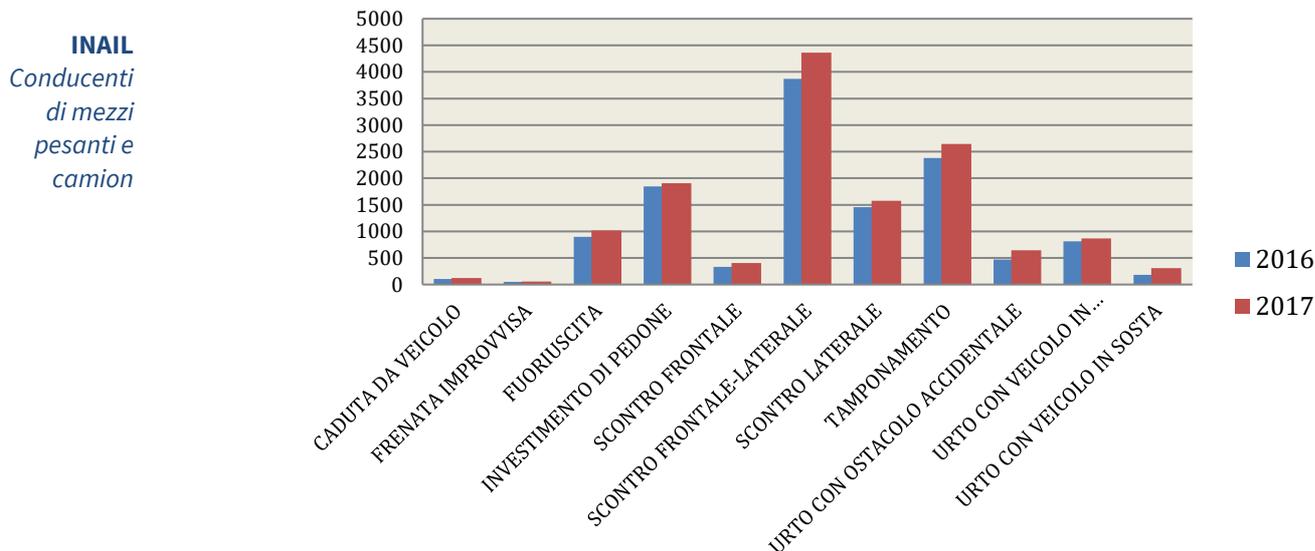
TAB.3 – ACI. MILANO AREA METROPOLITANA, INCIDENTI CON DETTAGLIO MORTI (DI CUI PEDONI) E FERITI (DI CUI PEDONI) PER ANNI 2016, 2017

ANNO	Incidenti	Morti	Di cui pedoni morti	Feriti	Di cui pedoni feriti	Tot. Morti e feriti
2016	12.415	85	22	16.275	2.006	16.360
2017	13.905	108	32	18.557	2.071	18.665

Nel 2017, nonostante l'aumento generale di incidenti stradali e del numero totale delle persone lese, il rapporto dei decessi è rimasto pressoché invariato, mentre è **aumentata la percentuale dei pedoni deceduti** (il 30% sul totale dei decessi).

Per quanto riguarda la dinamica degli incidenti stradali registrati dall'ACI per l'area di Milano, si conferma la rilevanza della categoria *scontro frontale-laterale*, seguita poi dal *tamponamento* al secondo posto e dall'*investimento di pedone* al terzo posto (per la categoria di incidenti *frontale-laterale* si rileva per i due anni una crescita pari a quasi due punti percentuali)³².

Figura 4 - ACI, Dinamica incidente 2016, 2017



Rispetto alla categoria dei conducenti di mezzi pesanti e camion, i dati INAIL relativi a Milano, in conformità con il dato nazionale, rilevano una concentrazione degli infortuni sul settore dell'Industria (50%), seguito poi dal Terziario (30%). Aumenta a livello locale il numero dei morti, che passano da 1 a 3 nel 2017 (con un'incidenza di quasi un punto percentuale sul totale degli infortuni).

³² Anche a livello nazionale, secondo i dati AcI-Istat, lo scontro frontale laterale è la tipologia di incidente più diffusa, nonché anche quella per cui l'indice di mortalità risulta essere particolarmente alto, rientrando tra le dinamiche di incidente più pericolose: 4,8 decessi ogni 100 incidenti (ACI-ISTAT, Incidenti stradali, anno 2017).

TAB. 3 – INAIL. INFORTUNI IN OCCASIONE DI LAVORO, DEFINITI POSITIVAMENTE, PER SETTORE TARIFFARIO E ANNO DI ACCADIMENTO

Settore/ Anno	ITALIA				MILANO			
	2016	%	2017	%	2016	%	2017	%
1. Industria	5.678	53%	5.840	54%	174	53%	195	57%
2. Artigianato	2.588	24%	2.557	23%	50	15%	48	14%
3. Terziario	2.247	21%	2.249	20%	104	31%	93	27%
4. Altre Attività	116	1,0%	102	0,9%	-	-	2	0,5%
Totale complessivo	10.629	100%	10.748	100%	328	100%	338	100%
Di cui morti	59	0,5%	54	0,5%	1	0,3%	3	0,8%

BOX COMUNE DI MILANO POLIZIA LOCALE. INCIDENTI E VIOLAZIONI PIU' GRAVI

La Polizia locale di Milano (Comune di Milano) conferma a livello cittadino tra le principali violazioni al codice stradale **l'eccesso di velocità**, nonché il passaggio con semaforo rosso e l'omissione di soccorso. Mentre la guida in stato di ebbrezza rappresenta circa il 4% dei casi rilevati sia nel 2016 che nel 2017.

INCIDENTI STRADALI IN RAPPORTO ALLE VIOLAZIONI PIU' GRAVI ACCERTATE DALLE ORE 6.00 ALLE 22.00		
	2016	2017
Guida senza patente	137	110
Velocità pericolosa	1.935	1.722
Passaggio semaforo rosso	441	464
Eccesso di velocità	1	0
Guida in stato di ebbrezza	134	139
Guida sotto l'effetto di stupefacenti	24	31
Omissione di soccorso	458	401
Veicolo senza assicurazione	156	145

BOX MILANO - ESITO E DINAMICA DEGLI INFORTUNI. SINTESI E SPUNTI DI RIFLESSIONE

ACI. Incidenti con persone lese verbalizzati dalle Autorità

- In aumento il numero degli incidenti: 12.415 eventi nel 2016 e 13.905 eventi del 2017;
- In crescita il numero delle vittime e dei feriti su strada. In termini assoluti si contano 16.360 persone nel 2016 che aumentano a 18.665 nel 2017;
- In aumento il numero delle vittime su strada, con 108 casi di decesso

Il numero delle vittime, e delle persone che hanno subito lesioni fa riflettere sulla necessità di incrementare ancora gli sforzi e le strategie di prevenzione per soddisfare il goal vittime zero³³.

INAIL. Conducenti di mezzi pesanti e camion

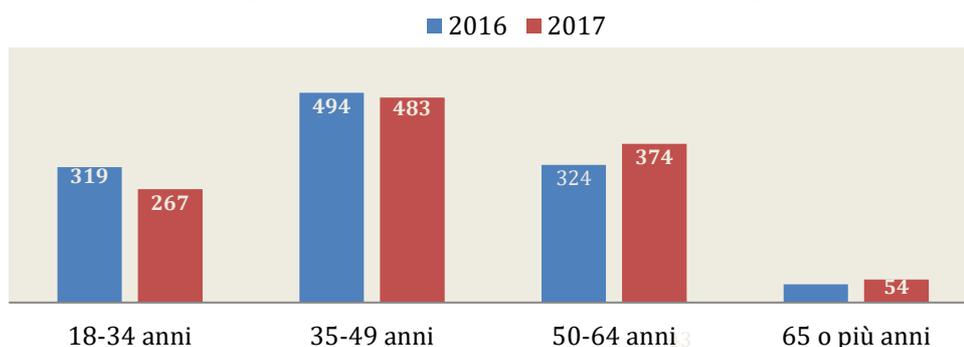
- Concentrazione degli infortuni sul settore dell'Industria (50%), seguito poi dal Terziario (30%);
- In aumento il numero dei morti, da 1 a 3 nel 2017

1.1.2 SOGGETTI E VEICOLI COINVOLTI. FOCUS REGIONE LOMBARDIA E MILANO

DATI REGIONE Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone

In relazione ai soggetti coinvolti negli incidenti, per quanto riguarda i dati di Regione Lombardia, si osserva una concentrazione dei casi per la **classe di età compresa tra i 35-49 anni**, che si attesta attorno al 40% nel 2016 (con 1.180 incidenti totali) e nel 2017 (con 1.178 incidenti totali)³⁴.

Figura 5 - ETÀ DEL CONDUCENTE. Regione Lombardia



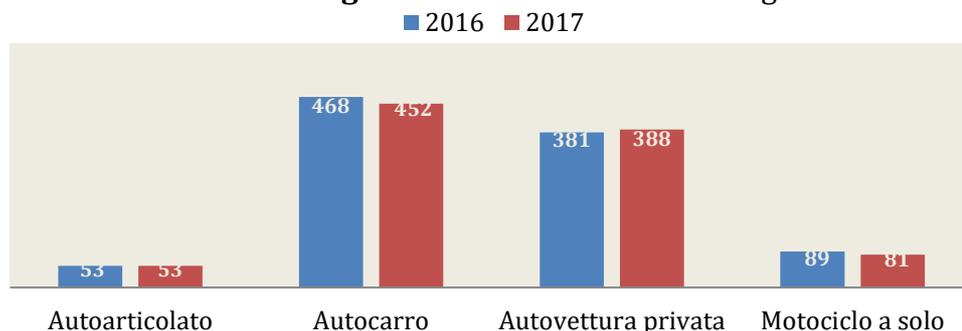
La tipologia più frequente di veicoli coinvolti in incidente, durante l'attività lavorativa di conducenti, è il **veicolo pesante**, nello specifico l'autocarro, con una frequenza del 39%,

³³ A questo proposito si veda anche Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2020, obiettivo "vision zero".

³⁴ Rispetto al genere degli incidentati sia a livello regionale che cittadino la maggioranza degli eventi riguarda uomini; questo dato è condizionato presumibilmente dalla più alta concentrazione in questa categoria professionale di uomini piuttosto che di donne.

seguita poi dall'autovettura privata, nel 32% dei casi³⁵. Questo ultimo dato **farebbe supporre un utilizzo ancora elevato del mezzo privato per lo svolgimento di attività lavorative**.³⁶

Figura 6 - TIPO DI VEICOLO. Regione Lombardia



BOX LOMBARDIA - SOGGETTI E VEICOLI COINVOLTI – SINTESI E SPUNTI DI RIFLESSIONE

Regione Lombardia. *Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone durante lo svolgimento della propria attività professionale*

- Maggiore concentrazione degli incidenti per classe di età compresa tra i 35-49 anni, che si attesta attorno al 40% ;
- Il veicolo più frequentemente coinvolto in incidente è l'autocarro, con il 39% sul totale degli incidenti.

MILANO AREA METROPOLITANA

ACI
Incidenti con persone lese verbalizzati dalle Autorità

Se si analizzano i dati ACI su **Milano Area Metropolitana**, riferiti alla classe di età e al genere delle persone lese (feriti e morti), si **registra nuovamente una più alta frequenza degli eventi per la fascia di età intermedia compresa nella classe 30-54 anni**. Come da tab. 13, nel complesso, per tutte le fasce di età e rispetto a tutti i veicoli coinvolti in incidente, la maggioranza degli eventi di infortunio riguarda i **maschi; in particolare - per classe di età 30-54 - il 16% sul totale delle persone lese sono femmine mentre il 30% sono maschi**.

Nella fascia di età più esposta agli infortuni, il motociclo è infatti uno dei mezzi maggiormente coinvolti in incidenti, con una frequenza del 36% sul totale delle persone di sesso maschile lese o decedute.

³⁵ Sempre relativamente alle dinamiche dell'evento occorso e ai veicoli coinvolti, si nota che, nelle rilevazioni della Polizia stradale del biennio 2016/2017, sulle Tangenziali Milano non sembrerebbe sussistere un particolare discrimine tra veicoli pesanti e quelli leggeri. Tuttavia, il dato cambia osservando le rilevazioni della Polizia stradale sulle autostrade A21 e A35 - rispettivamente la Torino-Piacenza e la BreBeMi - da cui risulta che per la totalità degli eventi occorsi si tratterebbe di incidenti con veicoli pesanti.

³⁶ Benché in sede di interviste sia stata presentata come una pratica spesso scoraggiata o vietata dai datori di lavoro, prediligendosi invece l'utilizzo del parco macchine aziendali.

Tab. 4 – ACI. Milano Area Metropolitana. Persone lese in relazione al genere e al veicolo coinvolto, anno 2017* (non è stata riportata la categoria imprecisata)

VEICOLO COINVOLTO	FEMMINE					MASCHI				
	14-17	18-29	30-54	55-64	65 in su	14-17	18-29	30-54	55-64	65 in su
AUTOVETTURA	71	1.171	1.882	355	350	57	1.361	2.305	423	468
CICLOMOTORE	12	66	90	14	1	52	169	249	25	23
PEDONI	42	174	363	140	316	49	142	324	113	268
MOTOCICLO	17	243	445	72	12	58	883	2.075	501	165
QUADRICICLO LEGGERO	1	10	5	1	-	3	11	7	5	-
TRASPORTO PUBBLICO	4	13	27	10	8	3	5	55	9	4
VEICOLI INDUSTRIALI O MERCI	-	9	31	5	3	2	73	256	59	14
VELOCIPEDE	34	124	251	78	79	61	217	477	118	208
Altro	-	-	-	-	-	-	-	2	-	1
TOT	181	1.810	3.094	675	769	285	2.861	5.750	1.253	1.151

Nel complesso, le autovetture costituiscono il principale veicolo coinvolto in incidenti per tutte le classi di età e generi, seguite poi dal motociclo e dal pedone.

Come si riporta in Tab.14, gli incidenti in autovettura negli anni 2016 e 2017 hanno costituito rispettivamente il 58,8% ed il 63,5% degli incidenti con lesioni a persone³⁷.

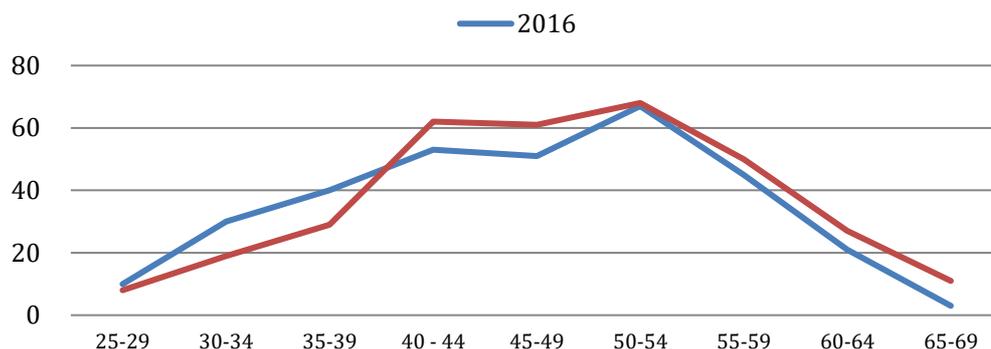


INAIL
Conducenti di mezzi pesanti e camion

Rispetto al gruppo dei conducenti di mezzi pesanti e camion, i dati INAIL riproducono quanto già costato rispetto alle fasce di età maggiormente incidentate, che si attestano anche in questo **caso in quelle di mezzo con un picco rilevante soprattutto tra i 50-54 anni** (in numeri assoluti si tratta di più di 60 casi).

³⁷ A tal proposito bisogna ricordare che l'Italia si conferma il Paese europeo a più elevato tasso di motorizzazione; nel 2017, mediamente il parco veicolare è ulteriormente aumentato dell'1,7% rispetto all'anno precedente, con più di 635 autovetture per ogni mille abitanti

FIGURA 8 - INAIL. INFORTUNI IN OCCASIONE DI LAVORO PER FASCIA DI ETÀ E ANNO DI ACCADIMENTO



BOX MILANO - SOGGETTI E VEICOLI COINVOLTI – SINTESI E SPUNTI DI RIFLESSIONE

ACI. Incidenti con persone lese verbalizzati dalle Autorità

- Le autovetture sono il principale veicolo coinvolto in incidenti (per tutte le classi di età e genere), seguite dal motociclo e dal pedone;
- La classe di età più a rischio di incidenti è quella compresa tra i 30 e i 54 anni; il 16% sul totale delle persone lese sono femmine mentre il 30% sono maschi.

INAIL. Conducenti di mezzi pesanti e camion

- Si confermano le classi di età intermedie come quelle più a rischio di incidenti, con una concentrazione particolare nella fascia media-altra dei 50-54 anni

1.1.3 LUOGHI E TEMPI DEGLI INCIDENTI. FOCUS REGIONE LOMBARDIA E MILANO

REGIONE LOMBARDIA ISTAT

Il Rapporto Istat sulla Lombardia mostra che **nel 2016 il maggior numero di incidenti (25.879, il 78,9% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 234 morti (53,9% del totale) e 34.416 feriti (75,7%)**. Sulle strade urbane gli incidenti si sono verificati lungo un rettilineo nel 53,4% dei casi e nel 44,9% su quelle extraurbane.

Rispetto all'anno precedente, i sinistri rimangono invariati in ambito urbano, diminuiscono dell'1,4% sulle strade extraurbane e **umentano del 4,6% sulle autostrade. Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane (3,1 decessi ogni 100 incidenti) e sulle autostrade (2,2%)**³⁸

Nel complesso **i dati Istat 2016 rilevano che quasi il 77% degli incidenti in Lombardia ha luogo tra le ore 8 e le 20** ma che l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria notturna tra le 3 e le 4 (4,1 morti ogni 100 incidenti) e tra le 4 e le 5 della notte

³⁸ Istat, Focus. Incidenti stradali in Lombardia 2016.

(3,2)³⁹. Nelle notti del venerdì e del sabato si concentrano il 41,2% degli incidenti notturni, il 46,4% delle vittime e il 44,4% dei feriti⁴⁰.

**REGIONE
LOMBARDIA**
*Conducenti
coinvolti in
incidenti con
lesioni a persone*

Per quanto riguarda le rilevazioni di Regione Lombardia sulla categoria specifica dei *conducenti* si registra una concentrazione degli eventi sulle strade urbane, con un **frequenza del 56% (664 incidenti termini assoluti)** sul totale regionale⁴¹. (vedi Tab.15), seguite poi dalle strade provinciali (con il 23%) e dalle provinciali entro l'abitato (con il 12%).

Tab.5 – REGIONE LOMBARDIA. INCIDENTI PER TIPO DI STRADE E PER PROVINCE, ANNO 2016													
Tipo di strada	Lombardia	BG	BS	CO	CR	LC	LO	MN	MI	MB	PV	SO	VA
Comunale extraurbana	15	*	*	*	*	*	*	4	*	*	*	*	*
Provinciale	276	46	43	12	8	7	9	46	62	22	6	*	13
Provinciale entro l'abitato	140	21	15	27	5	19	*	7	12	10	5	*	16
Statale	50	7	9	5	*	*	4	*	8	*	*	7	8
Statale entro l'abitato	28	4	3	10	*	*	*	*	3	*	*	*	5
Strada urbana	664	81	93	55	29	25	5	34	136	80	14	10	102
Altra strada	7	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Totale	1.180	161	166	109	44	53	23	93	222	115	26	21	147

Per quanto riguarda invece le tempistiche - mese e ora dell'incidente - i dati sulla categoria dei *conducenti durante l'attività professionale* rilevano quali **periodi di maggiore concentrazione degli eventi quelli compresi tra i mesi di settembre-ottobre e gennaio-febbraio. Mentre si nota un calo consistente per il mese di agosto (4,3%)**. Come da tabella 16, per il 2106 si assiste ad un picco di incidenti nel periodo compreso tra gennaio/febbraio (con un totale di 122 casi per il mese di gennaio), che per l'anno successivo è posticipato al mese di marzo (con un totale di 127 casi).

³⁹ Il valore massimo della mortalità è stato raggiunto il sabato notte (6,9) lungo i tratti di strada extraurbani.

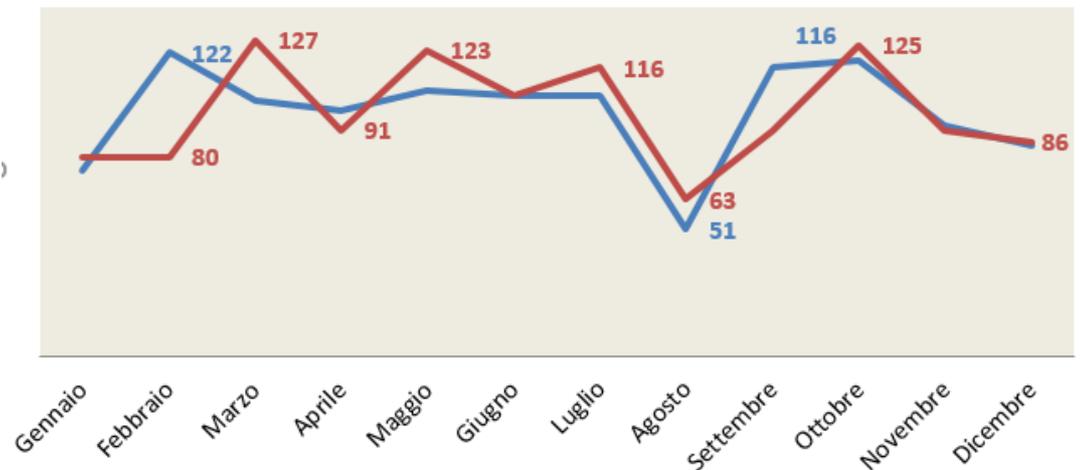
⁴⁰ Istat, Focus Lombardia. Incidenti stradali in Lombardia 2016, p. 3.

⁴¹ A livello nazionale, bisogna ricordare che i dati sulle percorrenze autostradali nel 2017 mostrano un aumento del 2,2% rispetto all'anno precedente; aumento molto più marcato per i veicoli pesanti, +3,5%, rispetto a quelli leggeri, +1,8% (Aci-istat, Incidenti Stradali 2017).

Tab.10 - MESE DELL'INCIDENTE

Regione Lombardia

— 2016 — 2017



REGIONE LOMBARDA

A
Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone

Per quanto riguarda **l'ora dell'incidente**, secondo i dati di Regione Lombardia⁴² per la categoria dei conducenti, i picchi si attesterebbero attorno le ore 10.00 e le 12.00 della mattina⁴³.

Tab.11- ORA DELL'INCIDENTE

Regione Lombardia



⁴² I dati trasmessi da Regione Lombardia per gli scopi del presente studio non includono le fasce orarie notturne.

⁴³ Al contrario di quanto sopra rilevato, i dati Istat a livello nazionale e in relazione agli incidenti stradali nel loro complesso (e non strettamente correlati ad una attività professionale) mostrano che i mesi estivi costituiscono il periodo con il maggior numero di incidenti stradali e vittime, in particolare maggio, giugno e luglio (con picchi di oltre 16mila sinistri e 300 vittime per ogni mese). Giugno è il mese peggiore per la pericolosità sulle strade extraurbane (4,8 vittime ogni 100 incidenti). Mentre agosto è il mese in cui si verificano gli incidenti più gravi nel complesso degli ambiti stradali (con 2,3 deceduti ogni 100 incidenti), probabilmente anche in conseguenza del maggior tasso di occupazione delle autovetture in occasione del periodo di vacanze. L'indice di mortalità nel mese di agosto sale a quasi 5 vittime ogni 100 incidenti nel caso di investimento di pedone. Febbraio è, infine, il mese con il minor numero di incidenti (11.493) e morti (199) (Aci-Istat, Incidenti Stradali 2017).

Per quanto riguarda infine le condizioni dell'asfalto, la maggioranza degli incidenti si verifica con asfalto asciutto e in condizioni metereologiche favorevoli. Tendenza che sembrerebbe confermata anche nelle 240 rilevazioni effettuate dalla Polizia Stradale, attinenti agli incidenti occorsi sulla *Tratta A7 e Tangenziali Milano*, secondo le quali nel 77% dei casi di incidenti l'asfalto sarebbe stato asciutto e nel 22% dei casi in condizioni di umido o bagnato.

BOX LOMBARDIA LUOGHI E TEMPI DEGLI INFORTUNI – SINTESI E SPUNTI DI RIFERIMENTO

LOMBARDIA. Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone durante lo svolgimento della propria attività professionale

- Le strade urbane sono il luogo in cui si registrano la maggiore concentrazione degli eventi, con un frequenza del 56% del totale (664 incidenti termini assoluti);
- I periodi dell'anno in cui si riscontrano una maggiore frequenza di incidenti sono quelli compresi tra i mesi di settembre-ottobre e gennaio-febbraio. Si nota invece un calo consistente per il mese di agosto (4,3%);
- L'ora di maggiore concentrazione di incidenti si attesterebbe attorno alle 10.00 - 12.00 del mattino.

1.2 SINTESI E PRINCIPALI PUNTI DI ATTENZIONE DERIVANTI DAI DATI ISTITUZIONALI

ITALIA.

- il Rapporto sul Mercato del Lavoro 2017⁴⁴ constata che gli infortuni sul lavoro accaduti e denunciati all'Inail nel 2016⁴⁵ sono stati in totale 561 mila con un aumento dell'1,0% rispetto al 2015 (5 mila casi in più). Il 2016 ha registrato infatti un incremento dopo molti anni di flessione.
- Proprio per l'uso frequente e continuo di un veicolo, le professioni più colpite dagli infortuni stradali sono: i conducenti di mezzi pesanti e camion; gli addetti che recapitano la posta; gli autisti di taxi.

LOMBARDIA.

Regione Lombardia. I conducenti

Il numero di infortuni su strada in occasione di lavoro per la categoria "Conducenti coinvolti in incidenti con lesioni a persone", supera il migliaio e si mantiene stabile nel biennio 2016/2017 (1.180 casi nel 2016 e 1.178 casi nel 2017).

Esiti. Per quanto riguarda gli esiti degli incidenti, il rapporto tra morti e feriti rimane pressoché analogo in entrambi gli anni, con oltre il 30% dei feriti ed il 60% degli incolumi. In termini assoluti nel 2017 diminuisce il numero dei feriti, passando da 431 a 408 persone. Tuttavia, nel 2017 si riportano 4 casi di decesso rispetto ad un'unica vittima su strada del

⁴⁴<https://www.istat.it/it/files/2017/12/Rapporto-Mercato-Lavoro-2017.pdf>
⁴⁵ Vengono esclusi gli incidenti occorsi a studenti, casalinghe e marittimi.

2016; In un solo caso l'evento è avvenuto sulle strade di Milano, nonostante l'alta concentrazione di incidenti (243 eventi in totale) nella stessa città.

Dinamica. Lo scontro frontale-laterale è la tipologia di incidente più diffusa, nonché quella per cui l'indice di mortalità risulta essere particolarmente alto.

Veicolo. La tipologia più frequente di veicolo coinvolto in incidente è quella dell'autocarro con una frequenza del 39% sul totale degli incidenti.

Età conducente. Si osserva una concentrazione dei casi per la classe di età compresa tra i 35-49 anni;

Mese. I periodi dell'anno in cui si riscontra una maggiore concentrazione di infortuni sono quelli compresi tra i mesi di settembre-ottobre e gennaio-febbraio. Si nota invece un calo consistente in entrambi gli anni per il mese di agosto.

Ora. I picchi si attesterebbero attorno le ore 10.00 e le 12.00 della mattina.

MILANO.

ACI. Gli incidenti con persone lese.

Dimensione. Un aumento del 12% degli incidenti nel biennio 2016/2017: in termini assoluti 12.415 eventi nel 2016 contro i 13.905 eventi nel 2017; Aumenta anche il numero delle vittime e dei feriti su strada: in termini assoluti si parla di 16.360 persone nel 2016 e di 18.665 persone nel 2017. I morti su strada passano da 85 nel 2016 a 108 casi nel 2017 (la percentuale dei pedoni deceduti arriva al 30% del totale delle vittime).

Veicolo. Le autovetture costituiscono il principale veicolo coinvolto in incidenti per tutte le classi di età e generi, seguite, per frequenza di incidenti, dal motociclo e dal pedone;

Età e genere. I dati ACI - riferiti alla classe di età e al genere delle persone lese (feriti e morti) - registrano nuovamente una maggiore frequenza degli eventi per la fascia di età intermedia, compresa nella classe 30-54 anni, di questa il 16% sul totale delle persone lese sono femmine mentre il 30% sono maschi.

Rispetto la **categoria dei conducenti di mezzi pesanti e camion**, i dati INAIL confermano il profilo degli incidentati, con una concentrazione nelle classi di età intermedie e medie-alte (soprattutto per la fascia 50-54 anni). I settori più colpiti rispetto a questa categoria specifica sono quello dell'Industria e dell'Artigianato.

II. PARTE SECONDA

INTERVISTE CON I RAPPRESENTANTI DELLE AZIENDE

In questa seconda parte del lavoro si procede a riportare le evidenze emerse dalle interviste effettuate su un *panel* di aziende disponibili a partecipare all'indagine. In particolare, le persone intervistate ricoprono i ruoli di responsabili HR, Health & Safety oppure Fleet e Mobility Manager (si veda "Scheda Intervista" in *Allegato*). Si tratta quindi delle persone che più autorevolmente, all'interno delle aziende, presidiano il tema, lo monitorano e ne definiscono le politiche di prevenzione e gestione.

Sul piano metodologico va sottolineato che attraverso le interviste sono stati raccolti due tipi di dati:

- dati oggettivi (tecnici e quantitativi), quali ad esempio numero, tipo e situazione dei casi registrati di infortunio stradale in occasione di lavoro;
- dati soggettivi (qualitativi) attinenti alle opinioni, percezioni e aspettative sul tema maturate dagli intervistati

Al fine di valorizzare entrambe le tipologie di dati, i paragrafi in cui si descrivono i risultati delle interviste sono stati organizzati così da rendere evidenti al lettore la loro diversa natura, e sono state riportate le parti di intervista più significative per la descrizione del fenomeno sia dal punto di vista aziendale sia da quello individuale.

Prima di entrare nella specificità degli argomenti trattati durante le interviste, viene presentata qui di seguito una breve premessa riguardo gli obblighi e le responsabilità in tema di sicurezza in capo sia all'azienda che al lavoratore, così da evidenziare l'impronta sociale e normativa da cui origina l'attenzione sul tema.

2.1 LA RESPONSABILITÀ DELLE AZIENDE E DEI LAVORATORI. NORME DI RIFERIMENTO

Le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro vengono disciplinate dal D.Lgs. n. 81 del 9 Aprile 2008.

L'art. 28 del suddetto Decreto stabilisce che il datore di lavoro deve analizzare tutti i rischi per la sicurezza e la salute a cui possono essere esposti i lavoratori durante lo svolgimento della propria attività lavorativa⁴⁶. In questa prospettiva, il documento di valutazione dei

⁴⁶ Sul tema della sicurezza vale citare il recente caso *Ilva* su cui la Corte, con sentenza n. 85 del 2013, aveva dichiarato la necessità di «un ragionevole bilanciamento tra diritti fondamentali tutelati dalla Costituzione, in particolare alla salute (art. 32 Cost.), da cui deriva il diritto all'ambiente salubre, e al lavoro (art. 4 Cost.), da cui deriva l'interesse costituzionalmente rilevante al mantenimento dei livelli occupazionali ed il dovere delle istituzioni pubbliche di dispiegare ogni sforzo in tal senso», precisando, subito dopo, che «tutti i diritti

rischi, così come previsto dal comma 2 lettera (a) dell'art. 28, contiene le misure di prevenzione tra cui le attività volte all'informazione e la formazione dei lavoratori, nonché la sorveglianza sanitaria dei lavoratori che possono essere esposti a rischi. L'attenzione verso il tema della sicurezza è indicativa anche di un approccio aziendale finalizzato allo sviluppo di pratiche e comportamenti a favore dei propri lavoratori e, più in generale, a beneficio del contesto socio-culturale entro il quale l'azienda vive ed opera⁴⁷. In questo senso, la presenza di politiche e azioni atte alla prevenzione dei rischi sulla sicurezza dei propri dipendenti evidenzia l'attenzione dell'azienda verso tutti i suoi portatori d'interesse - siano essi collaboratori, fornitori, clienti, partner o comunità o istituzioni locali -, nonché una sensibilità verso le tematiche della sostenibilità futura e di impatto sociale.

Se da un lato, dunque, l'azienda è chiamata a favorire e sviluppare una solida *Corporate Social Responsibility* in tema di sicurezza - intesa in primo luogo come cultura diffusa tra tutta la popolazione aziendale -, anche il lavoratore deve necessariamente parteciparvi ed assumere un atteggiamento propositivo e attivo. In capo ai lavoratori sussistono, infatti, una serie di obblighi previsti dall'art. 20 del predetto D.Lgs. n.81/2008, tra cui obblighi relativi al corretto utilizzo dei mezzi di trasporto e la segnalazione immediata di eventuali inefficienze dei mezzi (o di qualsiasi condizione di pericolo di cui venga a conoscenza) al datore di lavoro, al dirigente o al preposto. Il contenuto dell'articolo 28 del Dlgs. 81/2008 rappresenta dunque la base di partenza per comprendere la responsabilità a carico dell'azienda nel garantire tutte le condizioni necessarie alla salute e alla sicurezza lavorativa del personale.

Già a livello europeo la norma ISO 39001, *Road Traffic Safety Management Systems*, identifica uno standard di gestione per la riduzione del rischio stradale di una qualsiasi organizzazione, attraverso azioni in grado di intervenire sulle componenti "Uomo", "Veicolo" e "Sistema guida", dettagliate nello specifico in:

- **Formazione al personale**, condotta in modo sistematico, esteso e dettagliato con riferimento alle mansioni specifiche di ciascuno;
- **Gestione della flotta aziendale** con personale dedicato e procedure già attive (quantomeno a livello amministrativo ed operativo);
- **Monitoraggio degli incidenti/infortuni**, con la redazione e la diffusione del rapporto di infortunio (compresi quelli su strada), e con il riesame dell'evento che consenta di definire opportune azioni preventive da diffondere poi a tutto il personale;
- **Preparazione del personale per il primo soccorso** (anche se solo teorica);
- **Presenza del sistema di gestione ISO 14001** (per la tutela ambientale) e, soprattutto, del sistema di gestione OHSAS 18001 (per la salute e la sicurezza dei lavoratori);
- **Qualifica dei fornitori** effettuata (anche) in base a considerazioni e valutazioni sugli aspetti legati alla sicurezza;
- **Dotazione di equipaggiamenti** a bordo dei mezzi per la sicurezza ed il primo soccorso;
- **Messa a disposizione dei dipendenti di un fascicolo**, all'interno delle auto in uso aziendale e promiscuo, con informazioni importanti per la gestione in sicurezza di eventi inattesi (es. avarie, ecc.).

fondamentali tutelati dalla Costituzione si trovano in rapporto di integrazione reciproca e non è possibile pertanto individuare uno di essi che abbia la prevalenza assoluta sugli altri. La Corte costituzionale, con sentenza n. 58 del 23 marzo 2018 (dep.), smentisce tale impostazione basata sul c.d. 'bilanciamento dei diritti', dichiarando come «particolarmente significativi nell'ottica dello smantellamento della tanta declamata, quanto fittizia, contrapposizione tra le ragioni dell'economia e le ragioni del diritto, o meglio ancora, dei diritti della persona. Contrapposizione fittizia, perché già risolta dal legislatore costituente, anche se a volte abbiamo finito per trascurare o rimuovere tale dato» (<http://questionegiustizia.it/articolo/ilva-e-il-diritto-alla-salute-la-corte-costituzionale-ciripensa-10-04-2018.php>).

⁴⁷ Nella prospettiva di una azione economica privata sensibile verso le tematiche relative alla c.d. *corporate responsibility* si cita il dettato dell'articolo 41 della Costituzione, in particolare dei commi 2 e 3: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali".

Tenere conto del dettato della normativa - in relazione al ruolo delle aziende, dei lavoratori e dei modelli organizzativi oggi esistenti sul tema della sicurezza- rappresenta un punto di partenza imprescindibile per l'analisi delle policy ed iniziative messe in atto dalle aziende per prevenire e limitare i rischi relativi al fenomeno in questione.

ABSTRACT- SPUNTI DI RIFLESSIONE IN EVIDENZA

Prima di passare al dettaglio della analisi delle risposte delle aziende, è possibile trarre interessanti spunti di riflessione dalle buone pratiche segnalate e che possono essere utili anche ad altre Imprese per la gestione e prevenzione degli infortuni lavorativi su strada. I temi emersi possono essere così schematizzati:

Gestione delle “politiche/policy” sulla sicurezza e della flotta aziendale:

Opportuno implementare forme di **comunicazione interna e di condivisione degli obiettivi e dei dati mirati alla sicurezza stradale**, a fronte della eterogeneità e della molteplicità di figure coinvolte sul tema sarebbe opportuno;
Sensibilizzare il lavoratore (soprattutto in presenza di gruppi di lavoratori classificabili come **high risk driver**) in merito alla propria responsabilità della guida del mezzo aziendale, per la riduzione degli incidenti connessi;
Uniformare le modalità di registrazione, indagine e gestione degli incidenti da parte delle aziende.

Ambito comunicativo/formativo:

Migliorare i processi strutturati e sistematici di indagine interna sulle **cause** degli infortuni lavorativi su strada (indagine dei sinistri parziale che si concentra prevalentemente sui casi più gravi, o comunque su una *quota parte* rispetto al totale dei casi registrati);
Sviluppare i meccanismi di riporto e comunicazione tempestiva degli incidenti da parte del dipendente ai preposti, soprattutto qualora l'incidente non abbia avuto conseguenze su persone o sul veicolo;
Implementare meccanismi di valutazione e di feedback sull'efficacia della **formazione** ricevuta.

Ambito “tecnico/Strutturale”

Nella relazione con gli Enti pubblici sul tema della sicurezza stradale, le aziende evidenziano la necessità di migliorare la manutenzione della rete stradale a livello nazionale. Un maggiore controllo e monitoraggio delle forze dell'ordine e la promozione e la diffusione di una cultura collettiva finalizzata alla sicurezza stradale con effetti di lungo periodo sono altri aspetti evidenziati.

Dal lato aziendale, la dotazione di nuove tecnologie si accompagna sempre di più alla cura della manutenzione per i mezzi assegnati ai lavoratori su strada.

Modelli organizzativi

Sin da questa fase, anticipando il dettaglio che verrà illustrato di seguito, è possibile focalizzare l'attenzione sul tema dei **modelli organizzativi del lavoro**.
Questi, pur non essendo stati il principale oggetto di analisi nella fase di intervista, risultano essere item che rilevano in maniera sensibile, in ragione del loro impatto sul tema in questione.
Infatti, tra gli interventi citati dagli intervistati indirizzati a limitare e prevenire gli infortuni stradali, si riportano politiche e strategie che promuovono:

Orari di lavoro flessibili, onde evitare la congestione durante fasce orarie a maggiore rischio di incidenti (nonché lo stress correlato);

Programmi di lavoro agile, e l'uso delle nuove tecnologie per svolgere il lavoro a distanza senza la necessità di spostarsi (con la conseguente diminuzione del numero di viaggi e quindi un minore impatto ambientale)

In un caso, in particolare, l'intervistato afferma che la propria azienda può vantare il raggiungimento dell'obiettivo di infortuni stradali in occasione lavorativa (non in itinere) pari a zero, grazie anche alla flessibilità di entrata e di uscita dal lavoro dei propri dipendenti (qualsiasi sia l'occupazione o la mansione svolta). Si tratta di un'azienda la cui sede è localizzata presso strade ad alta e densa percorrenza: la flessibilità negli orari di lavoro potrebbe pertanto determinare delle variazioni significative nella congestione del traffico di quella zona e, quindi, anche nelle probabilità di incidenti.

Nei paragrafi successivi vedremo il dettaglio di tutte queste riflessioni.

2.2 IL PANEL DELLE AZIENDE

Le aziende coinvolte nel Progetto rappresentano un gruppo eterogeneo sia per settore merceologico che per struttura aziendale. Si tratta di grandi aziende, spesso a forte vocazione internazionale, o di realtà nate all'estero aventi una sede italiana. Le 13 aziende coinvolte nella fase di intervista presentano caratteristiche sintetizzate nella scheda "Panel aziende intervistate" (in Allegato) e qui di seguito riepilogate:

- **Settore merceologico.** alimentare (1), farmaceutiche (2); energia (2); ingegneria, edile, tecnologico ed energetico (1) Grandi impianti nel settore Oil & Gas (1); Componenti elettronici e semiconduttori (1); costruzione di treni e infrastrutture ferroviarie (1) nel trasporto ferroviario (1); telefonia (1); utensili, tecnologie, software e servizi d'avanguardia nel settore dell'edilizia (1); produzione pneumatici (1);
- **Nazionalità della Casa madre.** USA (1); Italia (6); Italo-francese (1); Italia controllata Francia (1); Germania (1); Belgio (1); Regno Unito (1); Liechtenstein (1).

In 10 di queste aziende il fenomeno degli infortuni stradali in occasione di lavoro viene intercettato in modo peculiare e mostra una casistica specifica e monitorata, in quanto una parte consistente del lavoro viene svolto in esterno, ovvero è presente:

- una rete commerciale con addetti vendita, o una rete di rappresentanti diffusi sul territorio;
- il lavoro operativo si svolge prevalentemente in esterno;
- il lavoro prevede spostamenti da un sito all'altro.

In una delle aziende esaminate il fenomeno assume dimensioni significative (>100 casi annui). Inoltre 3 aziende del panel non rilevano il fenomeno in modo specifico e diretto e pertanto non dispongono di una casistica peculiare (mentre rilevano gli infortuni *in itinere*).

2.3 LE PRINCIPALI CRITICITÀ E BUONE PRATICHE

Le principali criticità, gli strumenti e le iniziative messe in atto dalle aziende vengono esaminati in relazione a **quattro fattori che ricorrono nei racconti degli intervistati**:

- (I) **La gestione della sicurezza e le policy**
- (II) **La gestione della flotta aziendale**
- (III) **Il personale ed i fattori comportamentali**
- (IV) **Le infrastrutture**

Come già menzionato in premessa, al fine di valorizzare le diverse tipologie di informazioni raccolte dagli intervistati, nei paragrafi seguenti si tenterà, dove possibile, di scorporare i dati oggettivi e analitici dalle informazioni che descrivono la percezione soggettiva e le interpretazioni del fenomeno delle persone intervistate.

Come ricordato, le opinioni, percezioni e *sentiment* degli intervistati sono considerate essi stessi dati significativi ai fini della ricerca, e non neutri rispetto al fenomeno, essendo gli stessi intervistati attori rilevanti detentori della responsabilità di presidiarlo, monitorarlo e definirne politiche preventive e di gestione.

Le tabelle 11 e 12 sintetizzano le principali criticità, elementi di forza e obiettivi riportati nel corso delle interviste rispetto i 4 macro-temi affrontati.

2.3.1 LA GESTIONE DELLA SICUREZZA E LE POLICY

Gli intervistati riportano due tipologie principali di politiche strettamente connesse al tema della sicurezza su strada: **il codice di condotta o linee guida per la guida in sicurezza degli autoveicoli** (o anche policy di viaggio) e **la policy parco auto** (si veda il paragrafo sulla gestione flotta auto). La prima tipologia include tutte le azioni, regole e comportamenti che il dipendente è tenuto a mantenere nel momento in cui viaggia con un'auto aziendale, con l'obiettivo di salvaguardare la salute e la sicurezza sua e di terzi. Il codice di condotta si concentra su divieti e prescrizioni tra cui:

- Il divieto ad assumere alcool e fumare alla guida del veicolo;
- Il divieto di usare il cellulare o altri dispositivi alla guida del veicolo;
- L'obbligo all'uso della cintura di sicurezza e l'assunzione di un comportamento conforme al codice stradale;
- La gestione della stanchezza e la capacità di sviluppare una forte auto-consapevolezza sul proprio stato psico-fisico, con apposite istruzioni sulla sosta obbligatoria.

Intervista N.12 - "L'uso strumentale dell'auto è regolamentato da una policy interna che è stata redatta dal procurement parco auto e dal car fleet a partire dal 2015. Prima di allora c'erano degli accordi ma nulla di scritto".

Intervista N.10 - "La policy viene rinnovata con una ricorrenza di 2 o 3 anni, tranne che per esigenze particolari per cui è necessario effettuare modifiche e integrazioni delle regole. L'attuale policy è del 2017 ed è in fase di review".

Intervista N. 8 - "Noi abbiamo una policy legata alla fleet. Abbiamo dei principi fondamentali: innanzitutto il divieto all'uso del telefono in auto quando questa è in movimento; ogni 200 km il driver deve fermarsi e fare una sosta; il terzo punto riguarda l'obbligo all'uso delle cinture di sicurezza".

Intervista N. 3 - "C'è una policy sulla parte auto che regola l'utilizzo del veicolo al fine di evitare infortuni, e sul come guidare in maniera eco-sostenibile e a favore del risparmio. Abbiamo una linea guida che i dipendenti sono invitati a seguire e che è stata condivisa da tutte le parti: HR, dirigenza, parti sociali. Quindi c'è una condivisione degli obiettivi aziendali, anche nell'utilizzo eco-sostenibile delle vetture".

La seconda tipologia, la policy parco auto, riguarda principalmente i criteri e le modalità di assegnazione delle autovetture aziendali, la comunicazione tra il dipendente assegnatario di un'auto con il noleggiatore/fornitore e con tutte le figure preposte alla gestione della flotta, nonché la manutenzione del veicolo sia essa ordinaria che straordinaria.

Per quanto riguarda le figure aziendali deputate alla definizione e gestione delle linee di condotta e delle linee guida di viaggio (spesso collegate, a loro volta, alla formazione e sensibilizzazione dei lavoratori al tema della sicurezza) gli intervistati citano in primo luogo: **la direzione delle Risorse Umane, il dipartimento Health, Safety and Environment (HSE), il medico competente, il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS) e le c.d. parti sociali**. In relazione, invece, alla policy auto sono citate, in particolare, le figure del **fleet manager**, del **travel manager**, nonché il **supply chain management ed il procurement parco auto** (in riferimento alla selezione dei fornitori e del noleggio dei veicoli). Tra le altre figure menzionate appaiono infine il **mobility manager** (per

l'ottimizzazione degli spostamenti casa-lavoro con la riduzione del ricorso all'auto privata a favore della sostenibilità ambientale), il **facility manager** e le **linee operative**, soprattutto in sede di comunicazione da parte del dipendente dell'avvenuto incidente.

Quello che emerge dunque per quanto riguarda le procedure sulla sicurezza stradale è che si tratta di un tema che coinvolge trasversalmente dipartimenti e figure professionali eterogenee che si trovano ad operare all'interno di unità o dipartimenti diversi, e la cui allocazione nella struttura aziendale dipende da esigenze organizzative e obiettivi di business:

Intervista N. 7 - *“Oggi ci troviamo in una fase di grande cambiamento. È stato deciso infatti a livello organizzativo di ricollocare la figura del mobility manager all'interno HSE. (...) Quello che accadrà è che prossimamente il fleet ed il travel manager andranno sotto i servizi corporate e non coincideranno più con la figura del mobility manager (...) Oggi il fleet ed il travel manager gestiscono solo una quota della flotta aziendale in quanto c'è una parte molto sostanziosa - se non paritaria - che è costituita dai veicoli speciali dell'ambiente, gestiti all'interno dell'unità che si occupa di Ambiente. Tutto ciò per dirvi che per avere tutti i dati da voi richiesti bisognerebbe mettere assieme più figure aziendali: dalla parte operativa che si occupa del tema sicurezza a quella che gestisce la flotta aziendale”.*

Nella testimonianza sopra riportata ad esempio il tema sicurezza coinvolge almeno tre diverse aree.



L'eterogeneità delle figure coinvolte sul tema della sicurezza stradale comporta **uno sforzo di comunicazione interna e una forte condivisione degli obiettivi**, anche nel momento in cui vengono avviate azioni formative, preventive o di indagine, oppure introdotti nuovi dispositivi di sicurezza all'interno del veicolo:

Intervista N.4 - *“la nostra è una struttura complessa dove ogni dipartimento coinvolto sul tema della sicurezza ha procedure e specificità proprie, per cui ad esempio la nostra policy HSE non è quella della flotta. Le faccio un esempio: quando avviene un incidente stradale l'organo ispettivo chiede i documenti e manda la PEC al datore di lavoro, che li inoltra a sua volta al responsabile medico, al responsabile salute e sicurezza e al security manager. Chiaramente*

ciascuna di queste figure deve contribuire ai documenti ispettivi in termini di conformità delle auto, di avvenuta formazione e di certificazioni di idoneità.”

Intervista N.3 - “Nelle auto aziendali stiamo andando ad inserire un nuovo dispositivo (...) adesso siamo in una prima fase di raccolta dei feedback e commenti da parte dei dipendenti. Stiamo lavorando assieme per trovare l’assetto migliore da offrire e proporre, con la massima disponibilità anche da parte del nostro fornitore. È importante che queste decisioni vengano prese in collaborazione con tutti, vale a dire, il RLSU, HR e con la commissione auto. C’è un commitment anche da parte dei responsabili e dei manager. Non è qualcosa di top down e di calato dall’alto. C’è sempre un momento di condivisione di tutti questi dispositivi, il ché facilita un po’ tutti”.

Intervista N. 11 -“Si stanno praticando un po’ tutte le vie per sensibilizzare i lavoratori (...) Abbiamo delle cassette per le segnalazioni anonime e collaboriamo attivamente con gli RLS per affrontare determinate criticità che ci segnalano. Anche con questi ultimi c’è un canale di comunicazione molto attivo, così come con i datori di lavoro ed i responsabili di sicurezza”.

Intervista N. 6- “avendo noi un movimento di andata e ritorno dalla Francia e dalla Svizzera, sicuramente ciò che ha contribuito positivamente nel diminuire gli incidenti è stato quello di fissare il numero di ore in auto. La questione era sorta da una discussione tra colleghi che avevano chiesto di regolamentare questo tipo di attività. Lo abbiamo fatto assieme al medico”.

Le policy descritte dagli intervistati sono state redatte nell’arco dell’ultimo triennio e vengono periodicamente rinnovate. Le policy delle realtà aziendali a vocazione internazionale (per un totale di 8 realtà sulle 13 intervistate) sono concepite, o ricevono un forte input, dalla casa madre per essere poi tradotte nelle specifiche realtà Paese:

Intervista N.9 - “Il nostro Gruppo è abbastanza grande e a livello worldwide ci sono stati incidenti in strada durante lo spostamento tra un sito all’altro. Quindi a livello gruppo già qualche anno prima del 2016 si è cominciato a strutturare delle policy di viaggio a cui l’Italia si è agganciata con una policy Italia”.

Intervista N.1 - “La redazione della procedura sicurezza alla guida degli autoveicoli vede l’adattamento della nostra realtà alla policy e alle indicazioni specifiche provenienti dalla casa madre (...) il corso di formazione e-learning è ideato dalla casa madre per i "driver" dei Paesi dell'area MEU, e viene eseguito nella lingua madre di ciascuna Nazione coinvolta, organizzato da una società e suddiviso in base al profilo di rischio di ciascun driver (Low-Medium-High);”.

La definizione e adozione di specifiche politiche sugli incidenti su strada, come si evince in parte dalle testimonianze sopra riportate, sembra derivare da un’esigenza di prevenzione e contenimento del fenomeno percepito soprattutto a livello worldwide, nonché, come descritto in un caso, dalla necessità di dover gestire numeri crescenti sia in termini di parco auto che di personale utilizzatore di veicoli aziendali.

Una altra fase particolarmente importante della gestione della sicurezza su strada è rappresentata, infine, dalla trasmissione e comunicazione delle procedure esistenti a tutti i lavoratori, ed in particolare a quella fascia di popolazione aziendale che fa un uso più frequente del parco macchine aziendale. Nei casi osservati ciò riguarda soprattutto i venditori e i commerciali, informatori e rappresentanti scientifici del farmaco, personale impiegatizio, figure tecniche specializzate, manutentori, manovali e coloro che svolgono particolari attività operative su siti e stabilimenti, fino anche ai dirigenti che ricevono l'auto aziendale come benefit.

Eccetto che in un caso, tutti **gli intervistati affermano che la policy viene trasmessa al lavoratore attraverso diversi strumenti e in vari momenti della vita lavorativa:**

Induction ai neo-assunti. Qualora la mansione preveda l'uso dell'auto aziendale il neo-assunto partecipa a un percorso formativo dedicato alla sicurezza stradale durante il quale si interfaccia con l'ufficio preposto alla fleet (alla firma del contratto viene consegnata al lavoratore la car policy).

Assegnazione del veicolo al dipendente. Soprattutto per commerciali e venditori, al momento della assegnazione dell'auto si procede anche alla firma o alla presa visione della car policy.

Repository nella intranet, servizio di notifica e-mail, o bacheca con materiale cartaceo. Le procedure, incluse quelle relative alla sicurezza stradale, vengono pubblicate nella intranet. In caso di modifiche della procedura i lavoratori ricevono notifica via e-mail. Copia cartacea della policy viene affissa sulle bacheche informative

Per quanto riguarda infine **la modalità di raccolta dati** relativi agli infortuni stradali in occasione di lavoro, almeno in tre casi gli intervistati dichiarano che gli infortuni vengono registrati presso la sede lombarda anche se non avvengono necessariamente in questa regione:

Intervista N. 8 - “La nostra sede è in Lombardia ma non è detto che gli eventi siano accaduti in Lombardia. Sicuramente vengono registrati dall'azienda in quanto la sede è in questa Regione. Noi abbiamo circa 470 autovetture di cui un 150/180 gravitano in Lombardia, ma il resto lavora su tutto il territorio nazionale. Quando c'è un incidente viene registrato all'INPS con sede in Lombardia”.

Intervista N. 3 - “Devo precisare che quando noi parliamo di infortuni ci riferiamo al territorio nazionale. Noi siamo a Milano ma la gran parte della nostra popolazione è esterna a Milano. Rispetto al parco auto possiamo dire che l'80% lavora fuori Milano in quanto rappresentante ... Quindi se parliamo di infortuni si tratta del territorio nazionale”

Intervista N. 12 - “Noi abbiamo una flotta di venditori di circa 800 persone con sede legale qui a Milano. Quindi la denuncia da parte INAIL parte dalla sede”.

In generale la raccolta di dati sistematici e armonizzati non è omogenea: in un caso l'intervistato dichiara apertamente che per raccogliere i dati richiesti è necessario coinvolgere figure aziendali di diverse aree e quindi manifesta una certa difficoltà a ricostruire un quadro completo della fenomenologia interna del tema in oggetto. In un altro caso l'intervistato riporta difficoltà a trasmettere i dati richiesti in quanto questo tipo di infortunio non è oggetto di monitoraggio specifico in azienda.

2.3.2. LA GESTIONE DELLA FLOTTA AZIENDALE

In relazione al parco auto le aziende si sono dotate di *car policy* che contengono le istruzioni in caso di sinistro o di emergenza e che esplicitano le responsabilità in capo ai lavoratori assegnatari di un veicolo aziendale. Rispetto a questo ultimo punto - in riferimento soprattutto alle interviste con aziende aventi una forte componente commerciale e di addetti vendite -, **si riscontra una crescente responsabilizzazione del dipendente alla guida del mezzo** attraverso meccanismi che permettono di associare il conducente all'auto guidata: dalla assegnazione della autovettura aziendale con la firma della *car policy* ad un sistema di badge che traccia eventuali sinistri commessi dal driver alla guida del mezzo:

Intervista N. 10 - “Sulla intranet è disponibile una policy interna sulla gestione della macchina e su cosa fare in caso di sinistro o in caso di necessità di manutenzione. Nel momento in cui gli viene assegnata l'autovettura aziendale sussiste da parte del dipendente una assunzione di responsabilità che lo rende responsabile della manutenzione ordinaria e straordinaria del veicolo a lui assegnato”.

Intervista N.12 - “La responsabilità viene dichiarata nella policy in capo all'utilizzatore e conducente dell'auto. Questo è il motivo per il quale non vogliamo che l'auto venga utilizzata da terzi, in quanto ogni auto è univocamente accostata al dipendente. Quindi la targa associa l'auto al dipendente. Questo ci permette di tracciare le infrazioni, le multe, i comportamenti scorretti e anche gli eventi più gravi”.

Intervista N.11 - “Alle autovetture si può accedere con il badge per cui la persona che possiede quel determinato badge viene immediatamente individuata sul territorio.

Dato che la gestione dell'autovettura aziendale è riconducibile al dipendente, anche le eventuali infrazioni stradali lo sono. È diverso guidare consapevoli della propria macchina, rispetto a quando si guida con una macchina a noleggio. In passato, ad esempio, i punti non venivano scalati perché l'azienda non era in grado di sapere chi era alla guida del mezzo. Oggi è diverso. I lavoratori hanno ricevuto una nota interna che li avverte che da una certa data di quest'anno tutte le multe dovute alle infrazioni commesse (dal divieto di sosta, all'uso della corsia preferenziale o al superamento dei limiti di velocità) verranno pagate dal dipendente stesso, e non più dall'azienda. Fino a qualche mese fa queste multe venivano pagate dall'azienda”.

Tramite dunque l'associazione dell'auto aziendale ad uno specifico *driver*, le aziende **rimettono la responsabilità sul dipendente che in tal modo è automaticamente incentivato a prestare maggiore attenzione al rispetto del codice stradale**, onde evitare il pagamento di multe e/o lo scalo dei punti dalla patente, con il rischio del suo ritiro e la conseguente inidoneità alla mansione lavorativa.

Intervista N. 12 - *“In caso di sinistri la parte amministrativa viene seguita dall’azienda, come ad esempio il recupero del mezzo se a valle di un evento non è più in condizione di spostarsi (...). È a carico dell’azienda anche la gestione del personale nel caso di ritiro o sospensione della patente. In caso di ritiro viene valutata la possibilità di una ricollocazione lavorativa. È anche vero che la patente è lo strumento che permette al lavoratore di svolgere quella mansione specifica, dunque potrebbe venire fuori una inidoneità della mansione e l’interruzione del contratto di lavoro”*

Come riscontrato dalle interviste, alcune categorie di lavoratori assumono un rischio maggiore in termini di sicurezza stradale in conseguenza della specifica mansione svolta per la quale l’auto diventa, nei fatti, il luogo di lavoro o lo strumento principale che consente di svolgerlo. (high risk driver).

Queste figure professionali sono dunque a maggiore rischio di incidenti stradali sia perché sono esposte all’environment della strada sia perché si trovano a svolgere alla guida altre attività correlate alla propria mansione (per un venditore, ad esempio, l’obiettivo non è la guida ma il contatto con il cliente). A questo proposito, l’uso del cellulare aziendale sul veicolo rimane una questione particolarmente problematica: se da un lato, infatti, il lavoratore si trova necessariamente ad essere reperibile per il cliente e per lo stesso datore di lavoro, dall’altro lato, egli ha l’obbligo di rispettare il codice stradale, nonché la policy aziendale⁴⁸.

Intervista N.3 - *“Se posso dare una mia visione il personale esterno (vale a dire il personale operativo fuori dalla sede milanese) tende ad avere qualche criticità in più perché è sempre in giro. Dunque le probabilità di incidente aumentano. Essi usano l’auto come strumento di lavoro. Il loro lavoro non è guidare ma vendere. E al telefono in auto ci passano la giornata ricevendo le chiamate dei clienti. Sono cioè molto focalizzati sul business. Tutto ciò comporta un livello di rischio un po’ più alto”.*

Intervista N. 7 - *“Anche volendo bloccare il cellulare del dipendente alla guida bisogna comunque tener conto che il cellulare aziendale ha un uso operativo. (...) Non si può bloccare il cellulare ad una persona alla guida di un camion perché in qualsiasi momento potrebbe essere chiamato dal suo responsabile per motivi organizzativi o di gestione dell’attività”.*

Particolare attenzione viene data dalle aziende ai dispositivi tecnici e alla manutenzione del parco auto in termini di garanzia alla sicurezza, tramite le seguenti strumentazioni:

- **Optional e dispositivi.** ABS, airbag, Bluetooth, segnalatori acustici e visivi (allarme di uscita di corsia, allarme colpo di sonno, sensori angolo cieco e sensore per la rilevazione del pedone), cruise control e adeguamento automatico con rilevazione distanza veicolo che precede, radio science con display retro camera, app (es. con Google map) direttamente da smartphone;
- **Servizio di manutenzione,** con cambio gomme stagionali e richiami tecnici (qualora emessi dalle case costruttrici), più manutenzione straordinaria su richiesta del conducente a seguito della rilevazione di anomalie dell’autoveicolo;

⁴⁸ In un’intervista viene riportato l’inserimento nella policy dell’obbligo di accostarsi in un luogo sicuro quando si fa uso del vivavoce.

- **Divieto o forte limitazione all'uso dell'auto privata.** L'uso dell'auto privata è sconsigliata o adoperata solo in via residuale, e comunque su autorizzazione delle risorse umane o del preposto (l'autoveicolo privato è inteso meno sicuro in quanto non dispone degli stessi servizi di manutenzione e di equipaggiamenti previsti invece per i veicoli aziendali).

Solo in un unico caso l'azienda ha dichiarato la presenza della **scatola nera** sulle autovetture sottolineando però come questa non abbia lo scopo di tracciare l'attività lavorativa.

Intervista N. 12 - *“Sono presenti le scatole nere bordo. Ci sono ma, per un discorso di privacy, non vengono utilizzate con l'obiettivo di reperire informazioni. La nostra è una azienda che mira molto all'auto-responsabilizzazione del lavoratore per cui non vengono usati meccanismi per mappare i suoi spostamenti. Tutto quello che è a disposizione sul veicolo fa parte del pacchetto sicurezza a bordo mezzo, ma non ha la funzione di controllare la scelta del tragitto percorso o le soste effettuate”.*

A questo proposito, si segnala che le aziende **affermano una politica interna basata principalmente su un rapporto di fiducia tra il conducente ed il datore di lavoro piuttosto che sul controllo di questo ultimo sulle modalità di svolgimento delle sue mansioni alla guida del mezzo.** In due casi le aziende hanno dichiarato esplicitamente di utilizzare, o voler inserire, **strumenti di radio-controllo o geo-localizzazione** sui propri veicoli sempre con lo scopo di favorirne la sicurezza:

Intervista N. 7 - *“Tenete conto che i mezzi “operativi” radio-controllati. C'è una centrale grazie alla quale è possibile h24 individuare, valutare tutti gli spostamenti e la velocità dei mezzi”*

Intervista N. 2 - *“Il telecontrollo o la geo-localizzazione ha una finalità di sicurezza. Anche là si fa un nuovo patto con il dipendente così da lavorare assieme e realizzare un miglioramento. Questo è il ragionamento su cui vorremmo fare un salto di qualità”.*

Da parte di una azienda si riporta l'installazione a bordo del dispositivo del **mobiline** sulle nuove autovetture della flotta, attualmente in fase di rinnovamento:

Intervista N.3 - *“All'interno delle auto aziendali, già nella versione standard e business, stiamo andando ad inserire un ulteriore accessorio, il mobiline. Per una più sana politica di acquisto, abbiamo più marchi e costruttori che ci forniscono i veicoli. Dobbiamo però assicurare le medesime garanzie di sicurezza a tutti i nostri dipendenti, al di là del marchio o del modello di autoveicolo. Con il mobiline si va quindi a parificare le garanzie di sicurezza per tutti i nostri driver. È un dispositivo che garantisce ad esempio un alert per il superamento della mezzera o dei limiti di velocità sulla strada percorsa in quel momento. Ovviamente la cosa più importante è la distanza di sicurezza in rapporto alla velocità (...) Il dispositivo non registra nulla, più che altro è un segnalatore. Non è una black box. Ti avverte solo del pericolo”.*

In due casi viene espresso anche il tema della salute del conducente soprattutto in termini di postura alla guida del mezzo e di generale benessere fisico del lavoratore:

Intervista N. 12 – “Ad oggi c’è la possibilità di scegliere tra cambio manuale e cambio automatico. Da maggio 2019 le auto avranno tutte il cambio automatico per un discorso di frequenza dei movimenti effettuati e quindi anche di postura”

Comunicazione dei sinistri

Un tema che merita attenzione è, infine, quello della **comunicazione dell’avvenuto sinistro** da parte del dipendente alle figure preposte. Le modalità di comunicazione sembrano cambiare a seconda della gravità dell’accaduto e della proprietà dei veicoli. Ad esempio per le macchine *in leasing* il conducente deve riportare l’avvenuto incidente direttamente al fornitore:

Intervista N. 8 - “I drivers contattano la società di noleggio e questa interviene. Viceversa se la società di noleggio non da un riscontro, allora il driver segnala il mancato riscontro all’azienda così da poter agire direttamente da parte nostra”

Intervista N. 10 – “Le nostre sono tutte auto a noleggio, e quindi ci sono dei servizi di manutenzione costanti. Abbiamo un servizio di manutenzione classico con cambio gomme, richiami tecnici (...) Per la manutenzione straordinaria il driver va direttamente dal noleggiatore che lo mette in contatto con le officine autorizzate di tutto il suo canale, fissando poi un appuntamento per la consegna dell’auto oppure venendogliela a prendere direttamente in sede”.

Come già menzionata sopra anche la gravità e la dimensione dell’incidente determinano una particolare procedura di comunicazione del sinistro:

Intervista N. 8 - “In caso di fatal accident, con il coinvolgimento di feriti, il flusso della comunicazione dell’evento deve essere il seguente: il driver chiama direttamente il suo manager, o il direttore della linea, che comunica con il referente della linea e con il referente della safety. Questo ultimo mi riferisce subito, in qualità di Chairman, ed io devo fare un report internazionale per il worldwide. Il processo deve essere espletato entro le 24 ore. Il driver e il manager devono comunicare entro 5 ore”.

BOX LA GESTIONE DELLA SICUREZZA – SPUNTI DI RIFLESSIONE

La gestione della sicurezza stradale in azienda e della car policy presentano le seguenti criticità:

- Eterogeneità e molteplicità delle figure coinvolte sul tema che comporta **una difficoltà di comunicazione interna e di condivisione degli obiettivi** (soprattutto nella relazione tra la popolazione dei lavoratori e le figure deputate alla sicurezza)
- Politiche orientate in modo crescente a trasferire la responsabilità della guida del mezzo aziendale, e dei connessi incidenti, anche in presenza di lavoratori classificabili come **high risk driver**
- Eterogeneità nelle modalità di registrazione, indagine e gestione degli incidenti da parte delle aziende;

Il fenomeno oggetto di questo studio (vale a dire gli infortuni stradali in occasione di lavoro con o senza mezzo coinvolto e non in itinere) non sempre viene monitorato e registrato nelle sue specificità e caratterizzazioni rispetto ad altre aree di rischio relative alla salute e sicurezza dei lavoratori

2.3.3. IL PERSONALE E I FATTORI COMPORTAMENTALI

“Da un’analisi a livello internazionale sugli infortuni mortali di tutto il gruppo degli ultimi 40 anni – si tratta di numeri interessanti -, sono emerse le 10 regole salva vita sulla base delle principali cause che determinano il numero maggiore di morti: 3 volte su 10 si tratta di cause legate ai comportamenti alla guida. A livello di gruppo ci ha fatto molto riflettere”

Coerentemente con la crescente responsabilizzazione dei driver, gli intervistati annoverano tra le principali cause di incidenti su strada in occasione di lavoro i fattori comportamentali potenzialmente pericolosi o dannosi, che includono un set diversificato di atteggiamenti e azioni, tra cui prevalgono **disattenzione, distrazione o sottovalutazione dei rischi**.

Si tratterebbe di comportamenti messi in atto sia durante la guida del mezzo sia nel momento in cui si è conclusa l’attività operativa ma è ancora in corso l’attività lavorativa. Quest’ultima circostanza viene riportata in modo esplicito da tre realtà aziendali che rilevano una incidenza all’interno della loro casistica di eventi dovuti a scivolamento da salita e/o discesa dal mezzo, o anche casi da inciampo e investimento.

Intervista N.11 – “Per il periodo preso in considerazione, ci sono stati 2 incidenti nel 2016 e 3 nel 2017, con un totale di 5 incidenti su strada in orario di lavoro. In un solo caso tra questi può essere riscontrato un concorso di colpa, per il resto sono stati eventi subiti. Si tratta in prevalenza di incidenti che hanno luogo durante l’orario di lavoro, ma non durante l’attività operativa. In pratica il lavoratore ha terminato l’attività produttiva pur continuando quella lavorativa”.

Un’altra azienda che riporta questa casistica di infortuni - ovvero senza veicolo coinvolto e strettamente correlata all’interazione del lavoratore con il territorio – conterebbe circa 100 episodi all’anno, accrescendo la casistica degli infortuni stradali in azienda fino anche al 40% sul totale degli infortuni. Sempre la stessa azienda distingue tale tipologia di accadimento dall’infortunio stradale c.d. ‘puro’, con mezzo coinvolto, la cui casistica ammonterebbe a circa un 15% sul totale⁴⁹. Da parte di una terza azienda la tipologia di infortunio senza veicolo coinvolto viene invece categorizzata come infortunio di natura ‘meccanica’.

Intervista N.12 – “Noi abbiamo circa 25 infortuni annui. La maggior parte sono stradali subiti. Il restante sono ‘meccanici’, legati cioè a scivolamenti ed inciampi, dovuti talvolta all’uso del cellulare. (...) Come azione correttiva di fronte a questi eventi abbiamo chiesto al venditore di indossare la calzatura anti-infortunistica anche nel parcheggio. I nostri clienti tendenzialmente sono cantieri quindi è normale che ci siano pavimentazioni sconnesse o ghiaccio lungo la strada

⁴⁹ A tale proposito varrebbe la pena riflettere sulla modalità di registrazione del dato infortunio stradale in occasione di lavoro.

Tra i fattori comportamentali, gli intervistati distinguono tra comportamenti 'attivi', cioè messi in atto dal dipendente, e comportamenti passivi e/o subiti da terzi. Tra le 10 aziende del *panel* che riportano casi di infortuni stradali in occasione di lavoro non *in itinere*, almeno 5 di esse rilevano una importante incidenza degli eventi subiti (passivi) rispetto al totale:

Intervista N 10. – “Per il periodo preso in esame, l’azienda riporta in totale 11 accadimenti di cui 6 eventi nel 2016, 3 nel 2017 e altri 3 nei primi mesi del 2018. Nella maggioranza dei casi si tratta di tamponamento. Rispetto agli 11 infortuni totali prima citati, il broker assicurativo ne ha riscontrati 4 in cui non c’era alcun dolo o colpa da parte del nostro lavoratore”.

Intervista N.8 – “Abbiamo avuto un evento nel 2016, nel 2017 e nel 2018. Gli eventi riportati riguardano tutti tamponamenti passivi, quindi non causati dai nostri driver”.

Intervista N.12 – “Nel 2016 ci sono stati 9 eventi stradali su un totale di 28 infortuni, nel 2017 gli eventi sono stati 8 su un totale di 24, mentre per i primi mesi del 2018 ci sono stati 10 eventi su un totale di 25. Si tratta tendenzialmente di incidenti in auto per cui siamo stati tamponati (...). Ripeto su una quindicina di eventi solo due sono causati”.

Intervista N.3 - “Nel 2016 abbiamo avuto 7 casi, nell’anno seguente 6 e poi 1 nel primo trimestre del 2018. Questo a livello nazionale. In molti casi si tratta di eventi passivi, per tamponato”.

La dinamica di infortunio per *tamponamento* è dunque una tra le più citate. Questa viene riferita in relazione ad uno stato di distrazione alla guida, spesso considerata come principale causa di incidente soprattutto da parte di quelle realtà aziendali con una forte componente nel commerciale. Proprio in queste ultime, l’uso del cellulare alla guida viene considerata una infrazione particolarmente comune anche da parte dei propri stessi dipendenti, riconoscendo al contempo la difficoltà ad intercettare, e limitare, questa violazione del codice stradale. In qualche caso vengono citate pratiche che tendono a “coprire” l’accaduto. In un caso, ad esempio, l’azienda ha effettivamente dichiarato una certa propensione dei lavoratori a non comunicare gli incidenti con lievi danni all’autovettura, a scapito ovviamente del grado nella manutenzione e sicurezza delle proprie auto.

La mancata comunicazione dell’accaduto contribuisce, secondo gli intervistati, a generare non poche difficoltà da parte dell’azienda a monitorare la dinamica dell’incidente occorso. Il caso sotto esposto è emblematico della riluttanza da parte del lavoratore a riportare una infrazione compiuta:

Intervista N.7 - “C’è stato un incidente di un mezzo pesante che ha coinvolto tre dipendenti. L’autista ha stretto troppo la curva prendendo il marciapiede e facendo ribaltare il mezzo”.

Intervista N.3 - “L’anno scorso ci sono stati tre incidenti mortali che hanno visto il coinvolgimento dei nostri mezzi. In tutti e tre i casi non è emersa alcuna responsabilità da parte dei conducenti. In questi casi la polizia ha fatto dei controlli sui conducenti noi non possiamo certamente fare dei richiami per uso del cellulare alla guida se non c’è l’ammissione spontanea del dipendente”.

Intervista N.10 - *“Non nascondo che laddove è intervenuta la polizia stradale - e in un caso c’è stato - una delle prima verifiche svolte ha riguardato proprio l’utilizzo del telefono. Quindi per prima cosa è stato richiesto al collega il cellulare così da poter verificare se al momento dell’incidente lo stava utilizzando”.*

E’ importante qui sottolineare che le aziende tendono a svolgere attività di indagine solo sui casi più gravi sia nelle dinamiche dell’infortunio che nelle prognosi delle persone coinvolte. **Ciò significa che le aziende svolgono una analisi accurata dei fatti solo su una quota parte della totalità dei casi rilevati.** L’attività di indagine, *tout court*, è demandata invece alla Polizia stradale e alle autorità preposte:

Intervista N. 8 – *“Ci affidiamo alla relazione della polizia locale o della polizia stradale. In generale l’indagine viene svolta di fronte a incidenti rilevanti, come ad esempio eventi tragici o in presenza di feriti”.*

Questo ultimo tema si ricollega alle modalità di gestione e richiamo del personale resosi fautore di una infrazione della car policy o del codice della strada; tra le procedure vengono citate la lettera di richiamo fino anche al provvedimento disciplinare di sospensione dall’incarico del dipendente, in relazione ovviamente alla gravità dell’evento occorso o di una reiterazione delle infrazioni attuate.

Intervista N. 3 - *Che io sappia l’utilizzo della lettera di richiamo è molto poco utilizzato. Nel senso che è considerata l’ultima ratio di fronte ad un evidente non rispetto delle procedure aziendali”.*

Intervista N. 12 – *“Quando ci arriva una segnalazione non la si gestisce direttamente con la persona interessata, piuttosto con il preposto invitandolo a valutare i comportamenti di quella persona. Quindi sulla base di questo ci si regola anche con il provvedimento disciplinare da effettuare: che può andare dalla lettera di richiamo fino anche alla sospensione. Quindi con retribuzione non riconosciuta all’interno della busta paga o altro. I provvedimenti ci sono. (...) Questo aspetto lo gestisce il labour, nella sua parte tecnica e sulla valutazione di un eventuale provvedimento disciplinare”.*

Intervista N. 8 – *“La reazione dell’azienda verso il dipendente vede una escalation dell’azione intrapresa in relazione al driver, se è ad esempio un nuovo dipendente e da quanto tempo è a conoscenza della policy auto e della safety policy, oppure anche da quanto tempo ha svolto il corso pratico e/o online, se è adempiente o non, e se rientra in un di profilo high risk driver”.*

Strumenti per limitare il fattore umano.

Alla domanda sulle azioni e gli strumenti adottati nella loro azienda per mitigare i rischi legati ai fattori comportamentali, gli intervistati citano una varietà di azioni, di seguito elencate in ordine di frequenza.

Sensibilizzazione dei dipendenti e diffusione della cultura della sicurezza. Tutte le aziende interessate da eventi di infortunistica stradale citano tra i principali strumenti di prevenzione adottati una serie di azioni e iniziative informative, tra cui campagne di

sensibilizzazione attraverso spot, video, film trasmessi negli ambienti comuni (zona relax, e macchinette del caffè, zona docce), flyer e cartellonistica apposti in punti strategici (ad esempio l'entrata e l'uscita del parcheggio auto aziendale), procedure user friendly depositate nella *intranet* ad uso del dipendente. Le campagne di sensibilizzazione sono periodiche e tendono a coinvolgere tutta la popolazione aziendale, al di là di un loro diretto ed effettivo coinvolgimento sul tema della sicurezza stradale. L'ownership dell'azione informativa e di sensibilizzazione ricade sull'ufficio delle risorse umane.

Intervista N. 10 – *“il tema della guida è molto importante per l'organizzazione. Almeno due volte l'anno vengono effettuate campagne di sensibilizzazione periodiche con incontri dedicati. Lo scopo è di focalizzare l'attenzione sui comportamenti corretti necessari per evitare infortuni; dunque su tutto quello che è procedure e policy”.*

Formazione. Vengono prediletti i corsi di guida difensiva rispetto a quelli di 'guida sicura', somministrati dentro quelle realtà il cui personale fa ampio uso dell'auto aziendale *ad personam*, o in pool, o le cui mansioni lavorative prevedono attività in esterna. L'ownership delle attività formative ricade sull'ufficio delle risorse umane.

Intervista N. 7 – *“Stiamo revisionando il nostro programma di formazione includendo percorsi formativi sulla guida sicura (in pista e non). (...) Utilizziamo direttamente l'auto assegnata al dipendente il quale è affiancato da un istruttore, viaggiando su strade urbane o extraurbane (tipo tangenziali). In una prima fase, l'istruttore svolge un ruolo passivo, e quindi semplicemente osserva il comportamento della persona al volante. In una seconda fase, l'istruttore fa notare e richiama l'attenzione del dipendente sui comportamenti non corretti facendogli svolgere un secondo giro al volante per constatare se le osservazioni sono state recepite. Lo scopo è di avvicinare il lavoratore al tema della guida difensiva e del prestare attenzione ai comportamenti errati suoi e di terzi”.*

Intervista 2 – *“rispetto agli anni passati ragioniamo meno sulla formazione alla guida sicura. Abbiamo iniziato a fare corsi di guida difensiva (...). Nel corso di questi anni i risultati sono stati ottimi perché il numero di incidenti è molto limitato”.*

Intervista N. 12 – *“Per scelta aziendale non facciamo corsi di guida sicura (...); Molto spesso il corso, se non è adeguatamente accompagnato da un monitoraggio del comportamento alla guida, lascia l'effetto opposto. Sembrava cioè che le persone si potessero sentire più sicure e padrone sulla base del fatto che avevano svolto una lezione 'prova' durante la quale facevano delle esercitazioni in condizioni estreme (come la frenata sul bagnato o il muro d'acqua). Cose che in realtà in quegli spazi di prova così ampi possono riuscire anche bene ma che, secondo me, contestualizzati in autostrada, o su un altro luogo pieno di ostacoli, non risultano poi così efficaci. È più importante far passare concetti come ad esempio non frenare o premere la frizione in presenza di acqua planning, piuttosto che metterli sulla strada”.*

Intervista N. 3 – *“Oltre agli altri tipi di formazione, da quest'anno a tutti i new entry viene fatta anche la formazione preventiva-difensiva. Per gli esterni (vale a dire il personale che non opera nella sede milanese) la formazione preventiva-*

difensiva è uno tra i tanti moduli che abbiamo svolto. C'è stato quello sulla guida sicura, sulla guida eco-sostenibile e sulla guida bilanciata. Tutti corsi teorici. Nel caso della guida preventiva-difensiva il corso ha lo scopo di far assumere al conducente la prospettiva di essere un soggetto tra i tanti che popolano la strada e che potrebbero provocare il sinistro"

Si tratta di corsi di formazione la cui frequenza è imposta ai dipendenti, e le cui modalità sono stabilite dalla azienda. Va osservato che in fase di valutazione dell'apprendimento, il mancato superamento positivo del corso sembra non determinare alcun effetto; i momenti di verifica o di valutazione dell'apprendimento **hanno lo scopo di completare il percorso formativo (ai limiti del rituale) piuttosto che di effettiva valutazione e autorizzazione alla guida**

BOX IL FATTORE UMANO – SPUNTI DI RIFLESSIONE

Relativamente alla sfera comportamentale vengono riscontrate le seguenti criticità:

- Carenza di processi strutturati e sistematici di indagine interna sulle cause degli incidenti (indagine dei sinistri parziale che si concentra prevalentemente sui casi più gravi, o comunque su una quota parte rispetto al totale dei casi registrati)
- Carenza di meccanismi di riporto e comunicazione tempestiva degli incidenti da parte del dipendente ai preposti, soprattutto qualora l'incidente non abbia avuto conseguenze su persone o sul veicolo;
- Carenza di processi di valutazione e di feedback effettivi a seguito della formazione ricevuta.

In sintesi, in questo ambito, sono privilegiate azioni che incidono sul lavoratore (sensibilizzazione, formazione, responsabilizzazione) e sui mezzi (manutenzione, rinnovo, dotazioni tecnologiche), piuttosto che definire nuovi modelli organizzativi finalizzati alla sicurezza stradale.

2.3.4 LE INFRASTRUTTURE

In relazione alle infrastrutture e all'*environment* connesso alla localizzazione dell'azienda nel contesto cittadino, il tema della sede di lavoro e delle modalità di raggiungimento è senz'altro importante. La presenza di una o più sedi lavorative (dislocate in quartieri diversi o anche in città e regioni diverse) e la loro accessibilità sono, infatti, tutte questioni strettamente correlate al tema della sicurezza su strada dei lavoratori, insieme agli eventuali interventi correttivi a favore della loro mobilità⁵⁰. Le aziende intervistate con sedi e stabilimenti in aree suburbane lamentano una maggiore esposizione al rischio di infortunio stradale, principalmente a causa della prossimità della sede con strade ad alta e intensa percorrenza o della carenza nella copertura dei servizi pubblici.

Intervista N.6 – “Nell'area in cui ci troviamo c'è un'uscita autostradale: sono zone ad altissima intensità. (...) Siamo vicini alla A4 che, come noto, è intasata soprattutto in ingresso. Altro dato è la manutenzione stradale a causa del quale

50 Tutte le componenti indicate hanno ovviamente un effetto significativo prevalentemente sul fenomeno degli infortuni lavorativi in itinere, avvenuti cioè in fase di andata e ritorno casa-lavoro

abbiamo incidenti dovuti alle buche (questo coinvolge soprattutto i dipendenti che si spostano in bicicletta e in moto). Quindi certamente rappresentano un problema: il traffico, la scarsa qualità delle strade e la mancanza di un percorso per le bici”.

Intervista N. 5 - “Per le società di Milano le aspettative sono in linea con le richieste della popolazione aziendale che utilizza il trasporto pubblico per spostarsi ed andare a lavoro. La sede aziendale è situata nel cuore del centro direzionale della città, ed è ubicato al di sopra della stazione di Porta Garibaldi di Milano, il quale rappresenta un importante nodo del trasporto pubblico cittadino. E' infatti possibile utilizzare la linea ferroviaria, le due linee della metropolitana (verde e lilla) ed i numerosi mezzi di trasporto in superficie. L'accesso principale alla sede avviene dall'interno della stazione ferroviaria utilizzando le scale mobili (oltre a scale e ascensori) che conducono direttamente all'ingresso dell'azienda. Per le società romane del gruppo un tema sensibile e' senz'altro quello dei trasporti pubblici, in quanto il problema dei disservizi e dei ritardi, della manutenzione delle strade ecc., e' purtroppo dovuto alla situazione critica in cui si trova la città di Roma .

Nonostante quanto sopra evidenziato l'azienda e' localizzata in posizione strategica e ben servita:

- dalla direttrice ferroviaria che collega la stazione Tiburtina all'aeroporto di Roma Fiumicino;

- si trova in prossimità dello svincolo autostradale della Roma Fiumicino (A91);

- da Autobus che conducono alla metropolitana più vicina (Eur Magliana).

In aggiunta e' incentivato l'utilizzo dei trasporti pubblici grazie al rimborso totale del costo dell'abbonamento annuale al trasporto pubblico integrato locale (città di Roma)”.

Particolarmente interessante il caso sopra riportato in cui l'intervistato descrive accuratamente le differenze in termini di vivibilità tra la sede milanese e quelle dislocate a Roma. Questo esempio è emblematico di quanto incida sul benessere del lavoratore la qualità dei servizi pubblici.

A questo proposito, tra le principali azioni correttive adottate dalle aziende e di supporto alla mobilità e a favore della sicurezza stradale del dipendente, vengono citate:

- contrattazione con gli enti pubblici per la copertura del servizio di trasporto pubblico nelle aree in cui è localizzata la sede, oppure;
- anche l'attivazione da parte della stessa azienda di bus e linee ad uso dei dipendenti.

Intervista N. 6 - “abbiamo fatto in modo che la zona limitrofa allo stabilimento fosse considerata fruibile dalle linee pubbliche. Questo ha permesso ad alcune linee di avvicinarsi allo stabilimento. Stiamo lavorando anche sulla mobilità in bici con parcheggi dedicati e spogliatoi. Il problema è che qui non ci sono piste ciclabili.

- **Lavoro congiunto con gli enti pubblici per realizzare strade e infrastrutture** che evitano la congestione ed il traffico (rotonde, accessi diversificati in

autostrada), fino anche la costruzione di strade di collegamento, là dove non presenti, da parte dell'azienda.

Intervista N. 2 - “C'è senz'altro un fattore ambientale e infrastrutturale, di traffico e di congestionamento e scarse condizioni stradali. In alcune attività abbiamo l'agilità di costruire noi le strade. Ad esempio quando realizziamo l'impianto costruiamo le strade di cantiere e quelle di collegamento tra le strade provinciali all'impianto. Una attività che abbiamo imparato a far bene nel corso degli anni perché passano i mezzi pesanti”.

- **Riduzione del numero delle auto aziendali circolanti**, tramite incentivi all'uso dei mezzi pubblici (es. sconti sugli abbonamenti ATM, convenzione con linee bus e metro), o attivazione di servizi di car-sharing e di supporto all'uso dei veicoli dolci (legato anche al tema dell'impatto ambientale e dell'eco-sostenibilità).

Per quanto riguarda l'ultima domanda della traccia dell'intervista, relativa alle aspettative delle aziende rispetto al tema della sicurezza stradale nel confronto con gli enti pubblici, **viene richiesto il miglioramento della manutenzione della rete stradale** e del potenziamento del servizio di trasporto pubblico **a livello nazionale, più che a Milano e in Regione Lombardia** in particolare (qui le aziende registrano in generale uno stato infrastrutturale abbastanza positivo). La manutenzione della rete stradale è infatti un tema ricorrente soprattutto in relazione al *gap* delle condizioni delle strade nelle diverse regioni del Paese, con una forte carenze infrastrutturale nei comuni del centro e del sud Italia.

Intervista N. 10 – “Noi siamo un'azienda sul territorio nazionale e dunque c'è il tema sulle differenze regionali: nel sud Italia c'è la questione della manutenzione delle strade che non sempre è ottimale, proprio in relazione al manto stradale. Adesso che viviamo un momento in cui le condizioni meteo sono piuttosto anomale, e zone prima meno colpite da alluvioni sono invece molto coinvolte da questi fenomeni, il rischio di incidenti aumenta. Dovuti magari al cattivo stato delle strade. Bisognerebbe fare qualcosa per prevenire.

Gli intervistati riconoscono anche l'importanza della azione sanzionatrice di fronte al diffondersi di comportamenti errati e pericolosi alla guida dei mezzi (in primo luogo il diffuso uso del cellulare alla guida), ma costatano anche come il controllo da parte delle autorità preposte potrebbe non determinare dei benefici di lungo periodo, o comunque non essere sufficiente a sviluppare una cultura collettiva di attenzione alla sicurezza stradale:

Intervista N. 3 – “Per quanto riguarda i controlli da parte della polizia funzionano solo sul momento. Diciamo che è un intervento puntuale. Bisogna lavorare di più sulla cultura della sicurezza stradale, che è più efficace. La semplice sanzione non è un deterrente.

Intervista N.9 - “Certamente si potrebbero rendere i controlli stradali un pochino più pressanti. È vero che il controllo serve a far cultura, almeno in una fase iniziale del processo. Poi dovrebbe diventare un qualcosa di automatico. Non so in effetti se il controllo sia risolutivo”.

BOX LE INFRASTRUTTURE – SPUNTI DI RIFLESSIONE

Per quanto concerne il tema della infrastrutture, le aziende rilevano l'importanza della localizzazione della propria sede in un appropriato ambiente infrastrutturale, dotato di servizi pubblici. Nella relazione con gli enti pubblici sul tema sicurezza stradale, esse richiedono:

- **Una migliore manutenzione della rete stradale a livello nazionale;**
- **Un maggiore controllo e monitoraggio delle forze dell'ordine;**
- **La promozione di una cultura collettiva finalizzata alla sicurezza stradale con effetti di lungo periodo**

TAB. 11 – PRINCIPALI CRITICITÀ RILEVATE SUDDIVISE PER MACRO-TEMI

LA GESTIONE	LA FLOTTA AZIENDALE	IL PERSONALE	LE INFRASTRUTTURE
DEFINIZIONE DELLE POLICY E RACCOLTA DATI	STATO DEL PARCO AUTO	COMPORAMENTI	STATO DELLE INFRASTRUTTURE
<p>Mancanza di ownership chiara sul tema e, conseguentemente, di un data-set completo sul fenomeno. Il tema ed i dati, nonché il loro monitoraggio, fanno capo, e vengono raccolti, da Unità, Dipartimenti e Figure aziendali diverse che non comunicano tra loro con regolarità.</p> <p>Policy esportata dalla Casa madre, ma non interiorizzata dalla sede locale</p>	<p>Flotta aziendale da rinnovare e priva degli attuali dispositivi di sicurezza.</p>	<p>Distrazione del driver, dovuta all'uso del cellulare alla guida (sia da parte del dipendenti che di terzi), o a stati di stanchezza, oppure al non rispetto del regolamento già previsto dall'azienda (es. fermarsi ogni 200Km di guida etc.)</p>	<p>Sede azienda difficile da raggiungere, o nei pressi di una tangenziale/autostrada, o comunque di strade con un'alta concentrazione di infortuni, oppure di strade in cui passano molti pedoni</p>
<p>Clusterizzazione non definita, o scarsa intercettazione, delle categorie più a rischio a causa del quale il fenomeno non viene intercettato (o comunque non percepito come rilevante)</p>	<p>Uso da parte del dipendente dell'auto privata, o uso dell'auto aziendale da parte di soggetti terzi(es. familiari del dipendente)</p>	<p>Eccesso di velocità del driver in relazione al tracciato stradale e al veicolo utilizzato</p>	<p>Presenza di più sedi o siti di lavoro sparsi sul territorio, e non facilmente raggiungibili con mezzi pubblici</p>
<p>Carenza di strumenti e meccanismi atti a condividere la policy con il personale. La policy esiste ed è inserita in una repository, ma non viene trasmessa al personale</p>	<p>Scarsa reportistica, o non avvenuta comunicazione, da parte del 53 personale degli infortuni di entità lieve (con conseguente progressivo danneggiamento del parco auto)</p>	<p>Sottovalutazione dei pericoli legati alla strada, e all'ambiente esterno. Disattenzione in salita/discesa dal mezzo, scivolamento.</p>	<p>Scarsa manutenzione della rete stradale, e controlli carenti da parte delle forze dell'ordine riguardo violazioni del codice stradale</p>

TAB. 12 -PRINCIPALI STRUMENTI E AZIONI MESSE IN ATTO PER MACRO-TEMI			
LA GESTIONE	LA FLOTTA AZIENDALE	IL PERSONALE	LE INFRASTRUTTURE
<p>La policy viene redatta ed è prodotta tramite il contributo di tutti gli attori aziendali a cui fa capo il tema della sicurezza, in particolare, tra le figure più ricorrenti: HR,HSE, il fleet manager, il mobility manager</p>	<p>Rinnovo del parco auto accompagnato da una politica del tele-controllo o geo-localizzazione del veicolo vs. politica dell'auto-responsabilizzazione del dipendente</p>	<p>Informazione. Campagne di sensibilizzazione dirette a tutta la popolazione aziendale o alle quote più esposte, tramite uso di <i>pamphlet, flyer, alert, vademecum video</i> da diffondere nelle aree comuni degli uffici (es. zone relax) parcheggi aziendali etc., o sezioni della intranet 'user friendly' dedicati alla sicurezza.</p>	<p>Se possibile, attenzione nella scelta della sede e delle caratteristiche infrastrutturali della aree urbana in cui si colloca</p>
<p>Informatizzazione dei dati e lettura degli stessi tramite rielaborazione critica e strutturata così da poter individuare le cause alla base del fenomeno - root causes analysis. Individuazione delle categorie di lavoratori più esposti a infortuni su strada</p>	<p>Manutenzione ordinaria e straordinaria del veicolo, con rinnovo periodico del parco auto. Divieto, o forte limitazioni, nell'uso dell'auto privata per lavoro. Evitare l'uso dell'auto aziendale da parte di terzi.</p>	<p>Formazione. Guida difensiva, guida sicura e corsi in e-Learning rivolta soprattutto alla quota di popolazione più esposta ai rischi di infortuni su strada</p>	<p>Incoraggiamento nell'uso del mezzo pubblico, tramite sconti su abbonamenti ATM o altro. Navette ad uso dei dipendenti. Incoraggiamento delle pratiche di smart-working e telelavoro per limitare gli spostamenti dei dipendenti</p>
<p>Policy chiare, aggiornate e condivise con la popolazione aziendale, contenenti ad es. informazioni su soste obbligatorie dopo tot km percorsi, divieto alcool etc. Induction dedicate per i neo-assunti. <i>Alert</i> ai dipendenti riguardo le modifiche ed i rinnovi periodici alle policy</p>	<p>Inserimento di dispositivi di sicurezza che limitano l'errore umano: limite automatico della velocità; crush control; rilevamento automatico del pedone; blue tooth Dotazione tecnica e omologazione del veicolo. Processo di rinnovo del parco auto accompagnato da una formazione dedicata.</p>	<p>Controllo. Processo di responsabilizzazione del driver nell'uso del veicolo. Controllo del driver tramite indagini aziendali e richiami ufficiali. Sorveglianza sanitaria del driver sia periodica che su richiesta</p>	<p>Interventi infrastrutturali migliorativi tramite accordi con enti pubblici. Azienda diventa soggetto attivo per il miglioramento delle infrastrutture di un territorio.</p>
<p>OBIETTIVO FINALE. Policy condivisa e praticata dalla popolazione aziendale</p>	<p>OBIETTIVO FINALE. Parco auto rinnovato e dotato di dispositivi di sicurezza all'avanguardia</p>	<p>OBIETTIVO FINALE. Sviluppo di una cultura aziendale sul tema della sicurezza</p>	<p>OBIETTIVO FINALE. Incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture e loro manutenzione</p>

III. PARTE TERZA

LE PROPOSTE DI GESTIONE E PREVENZIONE DEL FENOMENO DA PARTE DEI RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA

Il quadro delle esperienze riportate dalle aziende si arricchisce con il contributo da parte dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS), che sono la figura prevista dal D.Lgs. n. 81/2008 come interfaccia con le esigenze dei lavoratori per coglierne gli spunti di miglioramento per l'individuazione e l'attuazione delle azioni di prevenzione. Per gli scopi di questa ricerca le **Organizzazioni Sindacali dei Lavoratori - Cgil Cisl e Uil Milano** (con le quali Assolombarda ha siglato una intesa riportata in Allegato) hanno elaborato una sintesi delle istanze espresse da 40 RLS provenienti da grandi realtà aziendali dei **comparti della farmaceutica, manutenzione e cantieri stradali (principalmente settori energia e ambiente)**, da loro sentiti nel corso di una riunione specifica. Non si tratta quindi di dati numerici ma di apporti di natura qualitativa. Vengono qui di seguito riproposte le considerazioni raccolte in quella sede, suddividendole in relazione a: (A) l'auto come luogo di lavoro; (B) la gestione della sicurezza (soprattutto in relazione ai siti cantieristici stradali).

(A) CONSIDERAZIONI SULL'AUTO COME LUOGO DI LAVORO

- **Percezione non corretta dell'auto come "luogo di lavoro"**. L'auto viene considerata come una sorta di ufficio viaggiante con tutti i rischi, e le conseguenze negative, del venir meno, in tal modo, ad una adeguata attenzione alla guida;
- **Possibile sottovalutazione del rischio**. La guida, e i trasportati, sono considerati rischi residuali rispetto alla tipologia dell'attività principale di lavoro.

Proposte

- **Promuovere un'adeguata formazione**, con il supporto di specialisti, su quanto viene spesso considerato uno dei maggiori punti di rischio della sicurezza stradale, vale a dire: il comportamento soggettivo;
- **Promuovere corsi di guida sicura** rapportati alla tipologia di lavoro e al tipo di mezzo utilizzato per il lavoro;
- **Favorire una più ampia consapevolezza nella valutazione degli incidenti e infortuni** così da introdurre un campanello di allarme e una più alta soglia di attenzione sugli infortuni in movimento;
- **Rilevare adeguatamente le tipologie di incidenti/infortuni** legati all'utilizzo del mezzo. Tra gli elementi da prendere in considerazione: l'elevato numero di mezzi circolanti; salita e discesa dal mezzo (rischio inciampo); mezzi caricati oltre il consentito; assenza di pesatura; mezzi pericolosi perché non sottoposti a manutenzione regolare; mezzi usurati; numero viaggi superiori al consentito; assenza di un registro sulla manutenzione dei mezzi.

(B) CONSIDERAZIONE SULLA GESTIONE DELLA SICUREZZA (SOPRATTUTTO RELATIVI AI SITI CANTIERISTICI)

- **Maggiore attenzione alle segnalazioni degli RLS.** Le segnalazioni degli RLS su rischi e criticità rilevati, e conseguenti adempimenti da parte aziendale, dovrebbero essere oggetto di maggiore attenzione;
- **Proposte sui controlli.** Predisporre sistemi tecnologici (es. telecamere) nelle corsie di emergenza come deterrente alle violazioni del codice della strada potrebbe essere una soluzione percorribile;
- **Lavori non a norma.** Lavori in autostrada con mezzi fuori norma, o lavori in presenza di traffico, o Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) non adeguati;
- **Segnaletica stradale non adeguata.** Non sempre le delibere pubbliche prevedono la tipologia di segnaletica orizzontale-verticale (es. semafori) da adottarsi in caso di asfaltatura o di rifacimento della segnaletica stradale.

Proposte

- **Garantire il rispetto dei piani sicurezza e coordinamento** (PSC elaborati a cura dei coordinatori per la sicurezza in fase di progettazione) **negli ambiti dei cantieri stradali.**
- **Garantire la messa a disposizione e l'uso corretto dei dispositivi di protezione individuale idonei** (es. scarpe antiscivolo, giubbotti catarifrangenti ecc.)
- **Riconoscere il ruolo fondamentale dei soggetti aziendali del sistema di gestione aziendale per la sicurezza:** coinvolgimento maggiore di RLS e RSPP, valorizzando ruolo e competenze del Preposto
- **Promuovere i modelli gestione.** Uno strumento efficace e innovativo, oggi ancora non pienamente diffuso tra le aziende, è per esempio il Modello Organizzativo di Gestione (MOG), che prevede anche i sistemi di controllo sul rispetto degli adempimenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro
- **Riconoscere l'importanza del Documento di Valutazione dei Rischi** (DVR o DUVRI negli appalti), quale strumento operativo per impostare ed adottare le misure di prevenzione e protezione, soprattutto in ragione delle interferenze nei cantieri stradali (importanza della cooperazione e coordinamento fra committenti, appaltatori e subappaltatori).
- **Aumentare il controllo sulle imprese appaltatrici.** Il Datore di lavoro committente potrebbe implementare un efficace controllo sulle imprese appaltatrici nell'allestimento del cantiere stradale e sulle modalità e procedure di lavoro, in coerenza con il rispetto delle norme vigenti.

BOX LE CONSIDERAZIONI DEGLI RLS – SPUNTI DI RIFLESSIONE

Per quanto concerne il tema della sicurezza stradale, gli RLS sentiti dalle organizzazioni sindacali rilevano:

- **Una non corretta percezione e valutazione della portata e della gravità dei rischi relativi alla mobilità e all'uso del mezzo;**
- **Una erronea percezione del mezzo come luogo di lavoro con il conseguente calo di attenzione alla guida;**
- **Opportunità di implementare l'utilizzo di strumenti e misure con un focus alla gestione alla sicurezza (rispetto del PSC, introduzione nel DVR del tema "Sicurezza stradale" e contromisure efficaci, accertare l'adeguatezza e la fruibilità dei DPI ecc.);**
- **Sviluppare nuovi e più rapidi sistemi di comunicazione e segnalazione di condizione di pericolo dei lavoratori verso il preposto/RSPP/datore di lavoro.**

CONCLUSIONI

L'importanza della tematica legata alla tutela della salute e sicurezza dei lavoratori su strada ha spinto gli stakeholder coinvolti nel Progetto di Assolombarda "Sicurezza sulle strade" a collaborare, con **forte spirito di disponibilità**, per comprendere al meglio questa tematica.

L'importante lavoro di networking fra Istituzioni, Enti, Organizzazioni Sindacali e Aziende ha, infatti, rappresentato il valore aggiunto del progetto: dal lato "Istituzioni", nonostante l'eterogeneità delle informazioni raccolte, è stato possibile rilevare importanti **elementi comuni e ricorrenti**. Sulla base di questa esperienza sarebbe auspicabile la previsione di "forme" più coordinate di rilevazione e documentazione dei dati raccolti dai vari soggetti competenti, quanto le organizzazioni aziendali.

Dal lato "Aziende", poi, è stato possibile notare come la diffusione della cultura della sicurezza sulle strade richieda azioni trasversali che non interessano soltanto le condizioni delle strade o dei veicoli, ma che dovrebbero essere affrontate con ottica gestionale/manageriale, di coinvolgimento dei lavoratori e di comunicazione.

L'approccio manageriale, con il commitment del vertice aziendale, è infatti una chiave di lettura da implementare che potrà essere in grado di rispondere efficacemente non solo al problema "attuale" degli infortuni sulle strade ma anche di affrontare le sfide del lavoro che cambia.

Nelle dinamiche della tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, la conoscenza fenomeno degli infortuni lavorativi su strada è il punto di partenza per la progettazione delle azioni di prevenzione.

È ciò che si è voluto fare con il Progetto "Sicurezza sulle Strade": aprire un ampio panorama di conoscenza per contribuire a meglio prepararsi per tutte le sfide future.

ALLEGATO

1.1 Scheda per “interviste aziende”

1) Quanti infortuni lavorativi (non *in itinere*) su strada, con e/o senza mezzo, hanno coinvolto i vostri lavoratori nel periodo compreso tra il 01/01/2016 al 31/03/2018?

.....
.....
.....

2) Ci sono state particolari variazioni di *trend* tra un anno e l'altro (picchi o cali). Se sì, quali potrebbero esserne i fattori determinanti?

.....
.....
.....

3) Quale è stato indicativamente il costo (complessivo) sostenuto dall'azienda sugli infortuni lavorativi (nel periodo comprensivo tra il 01/01/2016 al 31/03/2018)?

.....
.....
.....

4) Quali effetti hanno avuto gli accadimenti sopra riportati sui costi intangibili (reputazione verso clienti, lavoratori etc.)?

.....
.....
.....

5) Quali iniziative/processi/policy/discipline sulla sicurezza dei lavoratori che vanno 'in esterno' sono oggi in uso in azienda?

- Interventi di formazione teorico/pratica
- Servizio di trasporto per i lavoratori, integrativo del servizio pubblico
- Installazione sui mezzi di sistemi “viva-voce”
- Sistemi di rilevazione dei colpi di sonno
- Installazione di cronotachigrafi
- Installazione sui veicoli della black box

Altro.....

6) Descrivere ciascun tipo di iniziativa (evidenziando il loro impatto in relazione agli infortuni)

.....
.....
.....

7) Avete policy/regolamento interno/discipline per l'uso della autovettura da parte dei lavoratori?

Si

Se sì, mi potrebbe raccontare come e perché è stata elaborata (fasi di sviluppo)?

.....
.....
.....

Se sì, è stata elaborata con il coinvolgimento di:

- SPP/HSE manager**
- RLS**

- Struttura aziendale**
- Medico competente**
- Mobility manager**
- Fleet manager**
- HR manager**
- Altre figure:**

No

Se no, si prevede di agire in tal senso?

.....

.....

.....

8) Quali sono le vostre principali aspettative sul tema nei confronti degli enti pubblici?

- Aumento della manutenzione della rete stradale
- Potenziamento del servizio di trasporto pubblico
- Più controlli da parte della Polizia Locale e della Polizia Stradale

Altro:

.....

.....

.....

9) Altro da aggiungere

.....

.....

.....

1.2 Aziende coinvolte

AZIENDA	PRINCIPALE SETTORE	Popolazione viaggiante con la flotta, o attivo in esterna	Presenza di settori e attività da svolgersi in esterna o di popolazione che fa uso della flotta	Case Madre
MONDELEZ	Alimentare	235 auto aziendali (tutte in leasing)	X - Commerciale	USA
EDISON	Energia	500 persone (non strettamente connesso alla flotta)	X - Commerciale e manutenzione siti	Italia-controllata Francia
BAYER	Farmaceutica	360 drivers in Lombardia (pari al 33% su un totale di 1.100)	X - Farmaceutico & consumer	Germania
SAIPEM	Grandi impianti nel settore Oil & Gas	25.000 persone (potenzialmente) 230 mezzi assegnati tra dirigenti e super quadri (14 auto operative in pool)	X - Impiegati e dirigenti	Italia
MARIE TECNIMONT	Ingegneristico, edile, tecnologico ed energetico		X - Impiegati e dirigenti spostamenti sulle due sedi	Italia
ST Micro Electronics	Componenti elettronici e semiconduttori		X - Impiegati e ricercatori che fanno A/R dalla Francia o Svizzera	Italia-Francia
A2A	Energia/Ambiente		X - Raccolta e smaltimento dei rifiuti urbani; distribuzione e vendita	Italia
JANSSEN	Farmaceutico	470 vetture, di cui circa 180 in Lombardia	X - Farmaceutico & consumer	Belgio
ALSTOM	Costruzione di treni e infrastrutture ferroviarie	800 persone circa con auto assegnata o che usano macchine aziendali	X- Manifattura, manutenzione e cantieri	Francia
VODAFONE	Telefonia cellulare	1.400 autovetture in totale (di cui 1100 ad personam ed il restante 300 in pool)	X - Commerciale e tecnico	Regno Unito
FERROVIE NORD	Trasporto ferroviario	600 operai (più 150 circa personale tecnico di ufficio)	X - Manutenzione e operai	Italia
HILTI	Utensili, tecnologie, software e servizi d'avanguardia nel settore dell'edilizia	700 autovetture circa <i>ad personam</i> e 100 ad uso promiscuo	X - Commerciale	Liechtenstein
PIRELLI	Pneumatici		X - Collaudatori e commerciali	Italia

1.3 Intesa Assolombarda – OOSLL Milanesi 12 luglio 2018



"PROGETTO SICUREZZA SULLE STRADE"

TRA

Assolombarda Confindustria Milano, Monza e Brianza, Lodi (di seguito "Assolombarda"), rappresentata dal Vice Presidente per Politiche del Lavoro, Sicurezza e Welfare, Dr. Mauro Chiassarini

E

CGIL Milano, rappresentata dal Segretario Generale, Massimo Bonini,
CISL Milano Metropoli, rappresentata dal Segretario Generale, Carlo Gerla,
UIL Milano e Lombardia, rappresentata dal Segretario Generale, Danilo Margaritella

SI CONVIENE QUANTO SEGUE:

Nell'ambito delle attività dell'Organismo Paritetico Provinciale di Milano (OPP di Milano), costituito da Assolombarda Confindustria Milano, Monza e Brianza, Lodi e CGIL CISL e UIL Milano in data 27 settembre 1995, si concorda di approfondire l'analisi dei dati relativi al fenomeno degli infortuni professionali che avvengono in ambito stradale nel territorio rappresentato, per progettare ed attuare azioni congiunte di prevenzione.

Partendo dalla conoscenza di tale fenomeno, il progetto "Sicurezza sulle Strade" potrà contribuire alla diffusione della cultura della "sicurezza stradale", alla individuazione e divulgazione di buone prassi aziendali ed a migliorare il coinvolgimento dei lavoratori.

Le Parti individueranno le modalità operative attraverso le quali attuare le azioni previste nella presente Intesa, che si svolgeranno nel periodo 2018-2019.

Letto, confermato e sottoscritto.
Milano, 12 luglio 2018

Assolombarda
Confindustria Milano,
Monza e Brianza, Lodi

CGIL Milano

CISL Milano Metropoli

UIL Milano e Lombardia

Mauro Chiassarini

Massimo Bonini

Carlo Gerla

Daniilo Margaritella

Vice Presidente per
Politiche del Lavoro,
Sicurezza e Welfare

Segretario Generale

Segretario Generale

Segretario Generale

Elenco Ricerche pubblicate:

- “Smart cities tra concetto e pratica” N° 01/2018
- “Analisi e prospettive delle geografie economiche del territorio lodigiano” N° 02/2018
- “Progetto C.E.R.C.A. Circular Economy come Risorsa Competitiva per le Aziende” N° 03/2018
- “Smart cities: casi studio” N° 04/2018
- “Fondimpresa: il Conto Formazione nel territorio milanese” N° 05/2018
- “Top 500+ Le eccellenze di Monza e Brianza - Analisi 2018” N° 06/2018
- “Top 200 Le eccellenze di Lodi - Analisi 2018” N° 07/2018
- “Platform economy: definizioni e prospettive” N° 08/2018
- “ITS vocational courses in Italy. Evidence from the Focus on Youth projec” N° 01/2019

www.assolombarda.it
www.assolombardanews.it

