

Siegfried Stohr  
Christian Sbochi



della **GUIDA SICURA**

*Informazione ai lavoratori per la sicurezza  
nella guida dei veicoli aziendali  
ai sensi del D.Lgs. 81/2008  
e del Nuovo Codice della Strada*



 **EPC**  
EDITORE

# SOMMARIO

Introduzione ..... 5

## Parte I

**LA PREVENZIONE: L'UOMO AL VOLANTE** ..... 7

*Noi e gli incidenti* ..... 7

*Il Fattore Umano* ..... 8

*La psicologia del rischio* ..... 10

*L'addestramento per ridurre i rischi:*

*i corsi di guida sicura* ..... 12

*Gli incidenti: dove, quando e perché* ..... 13

*La prevenzione: guida difensiva* ..... 13

*Comportamenti a rischio* ..... 15

*Test di autovalutazione:*

*il mio profilo di sicurezza* ..... 16

*Essere in forma: alimentazione e stanchezza* ..... 20

## Parte II

**IL VEICOLO** ..... 23

*Manutenzione programmata* ..... 25

*I sistemi di sicurezza passiva* ..... 29

*I sistemi di sicurezza attiva* ..... 30

*I furgoni e i veicoli da carico* ..... 31

## Parte III

**LA GUIDA CORRETTA** ..... 32

*Al volante: la posizione* ..... 32

*La velocità: Km/h o Mt/sec?* ..... 33

*In autostrada* ..... 34

*In città* ..... 35

*Strade statali* ..... 36



<b>Parte IV</b>	
<b>LA GUIDA SICURA: MANOVRE IN EMERGENZA</b> .....	37
<i>I fattori Ambientali</i> .....	37
<i>Le perdite di aderenza</i> .....	38
<i>La pioggia</i> .....	40
<i>Aquaplaning</i> .....	42
<i>Neve e ghiaccio</i> .....	45
<i>Nebbia</i> .....	47
<i>Guida di notte</i> .....	48
<i>Frenate di emergenza</i> .....	50
<i>Le curve</i> .....	52
<i>Arresto improvviso o foratura</i> .....	52
<i>In caso di incidente</i> .....	53
<b>Parte V</b>	
<b>LA GUIDA ECOLOGICA</b> .....	54
<i>10 Regole per la guida ecologica</i> .....	54
<i>Qualche trucco utile</i> .....	54
<b>Parte VI</b>	
<b>RIFERIMENTI NORMATIVI</b> .....	55
<i>Limitazioni alla guida</i> .....	55
<i>Alcol e sostanze psicotrope</i> .....	56
<i>Sicurezza e salute nella conduzione dei veicoli</i> .....	58
<i>Primo soccorso</i> .....	60
<i>Emergenza</i> .....	60
<i>Stress da lavoro</i> .....	61
<b>Parte VII</b>	
<b>IL VIAGGIO</b> .....	62
<i>Programmare l'itinerario</i> .....	62
<i>Il carico delle merci</i> .....	62
<i>Il trasporto delle merci</i> .....	63
<b>CONCLUSIONI</b> .....	64
<i>La sicurezza</i> .....	64

## INTRODUZIONE

L'automobile ci permette di viaggiare con grande facilità per piacere o per lavoro. Purtroppo la mobilità comporta anche dei rischi, dei quali spesso non siamo profondamente coscienti: infatti nel mondo ci sono oltre un milione di morti all'anno sulle strade.

Per questo dobbiamo essere in condizione di ridurre i rischi grazie alle nostre capacità.

Queste si dividono in:

- rispetto delle norme e della segnaletica;
- massima attenzione alla guida;
- abilità e tecniche di guida corrette;
- atteggiamento preventivo rispetto ai pericoli.

Infatti il guidatore sicuro non è quello bravo a evitare gli ostacoli ma quello che li previene con un monitoraggio visivo continuo che controlla i movimenti degli altri veicoli sulla strada.





Il guidatore sicuro inoltre regola la sua velocità in base alle condizioni esterne (traffico, condizioni della strada) piuttosto che in base alle sue esigenze interne (arrivare prima possibile).

Questo atteggiamento a volte non basta: ci si trova infatti catapultati in situazioni di pericolo e bisogna reagire con manovre di emergenza. In questi casi occorre fare le scelte giuste: non basta quindi saper muovere normalmente il veicolo, ma occorre conoscere le manovre da effettuare in condizioni eccezionali.

Guidare è quindi una attività complessa e questo manuale vuole orientare le vostre scelte e fornirvi tutte le informazioni necessarie.

Guidare è anche una grande responsabilità sociale: siamo in mezzo ad altri utenti, spesso "deboli" come pedoni e motocicli e la nostra condotta può creare loro pericolo o salvarli dalle loro imprudenze.

Guidare quindi è anche il modo di "vivere" la strada in mezzo agli altri: spesso è un momento di stress ma questo non deve mai farci dimenticare che i comportamenti corretti sono fondamentali per vivere la strada in sicurezza e nel rispetto degli altri.

Arriveremo a destinazione meno stanchi e meno stressati; potremo così svolgere meglio e in maggiore sicurezza i nostri compiti lavorativi.

## PARTE I

# LA PREVENZIONE: L'UOMO AL VOLANTE

### NOI E GLI INCIDENTI

Gli incidenti ci riguardano: secondo le statistiche abbiamo in Italia ogni anno quasi tre milioni di incidenti su oltre 30 milioni di veicoli circolanti. Ogni anno una auto su dieci viene coinvolta, quindi in dieci anni statisticamente potrebbe toccare anche a noi!

Nel mondo del trasporto invece questa opportunità si concretizza con molta più frequenza: un incidente ogni 2 anni e mezzo.

Viaggiamo molto? Facciamo molti chilometri? La nostra possibilità di incorrere in un sinistro aumenta notevolmente.

#### **Sta a noi guidatori evitare che succeda.**

Anche un banale tamponamento senza conseguenze ci crea problemi gravi: ritardi sul lavoro, spese, stress e diventa indice di una nostra pericolosità per l'azienda.

Ma se la sicurezza sul lavoro entra nel DNA dell'azienda e dei suoi collaboratori la nostra attenzione ai rischi della mobilità deve essere altissima: l'incidente stradale è infatti la prima causa di infortunio mortale sul lavoro col 30% di morti sulla strada in orario di lavoro e il 25% in itinere nel percorso casa lavoro.

La strada quindi è il luogo dove abbiamo oltre la metà di tutte le morti sul lavoro in Italia.

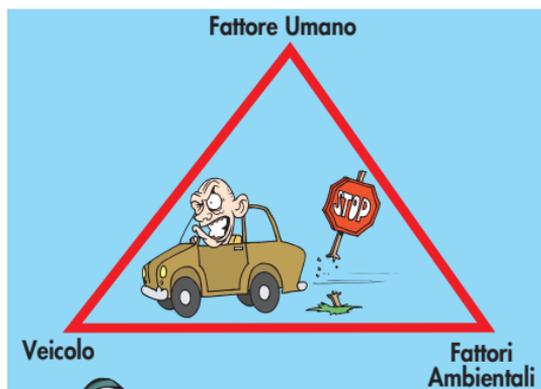




## IL FATTORE UMANO

Nella guida dell'autoveicolo possono essere considerati come "fonti di Rischio" le seguenti condizioni:

- le condizioni del guidatore e le sue capacità di reagire agli imprevisti;
- le condizioni e la tipologia del veicolo;
- le condizioni dell'ambiente esterno che si incontreranno durante il viaggio.



Tali aspetti identificano tre macrotipologie di rischi, classificabili come rischi correlati al "Fattore Umano", rischi correlati al "Veicolo" e rischi correlati ai "Fattori Ambientali".

Per poter adottare un corretto comportamento alla guida è necessario tenere ben presenti quali sono i comportamenti a rischio che possono influire direttamente sulle capacità di guida e sull'attenzione del



conducente, ovvero:

- > uso-abuso di sostanze ad azione psicotropa (farmaci, droghe, alcol, ecc...)
- > alimentazione inappropriata.
- > utilizzo di apparecchiature di comunicazione (cellulari, dispositivi di navigazione satellitare ecc.).
- > erronea percezione della fatica, spesso legata alla guida per un elevato numero di ore, allo scarso riposo, alla elevata velocità di trasporto o a prolungate attese.

- affaticamento visivo in particolare in caso di guida notturna.
- affaticamento per prolungata posizione degli arti a ginocchia flesse durante la guida.
- sonnolenza e disturbi del sonno.

Non bisogna infine dimenticare l'esposizione a condizioni di stress psicofisico, legate a:

- guida in condizioni di traffico eccessivo.
- orari e ritmi di lavoro eccessivi.
- variazione continua di orari dei pasti e del sonno.
- rumore (urbano, quello del mezzo, della radio e dei motorini diesel per refrigeramento).



Per il controllo dei rischi legati al Fattore Umano, oltre alle misure di prevenzione, quali informazione, formazione, addestramento, è utile sviluppare un sistema di monitoraggio costante della flotta aziendale, che possa dare *feed-back* in tempo reale o comunque nel breve termine. È importante quindi che tutti i lavoratori che utilizzano dei veicoli nell'ambito delle proprie attività lavorative segnalino e analizzino a posteriori, compilando appositi report settimanali, tutti gli incidenti





o i rischi (quasi incidenti) loro occorsi durante la guida.

L'analisi della reportistica da parte del S.P.P. aziendale permetterà di evidenziare le cause degli incidenti o quasi incidenti e di individuare per tempo delle idonee misure di prevenzione.

## LA PSICOLOGIA DEL RISCHIO

I piloti d'aereo, come i guidatori dei treni, vanno formati sia al rispetto delle procedure che alla gestione degli imprevisti e delle situazioni di emergenza.

Così deve essere anche per le automobili.

Spesso l'attività di guidare non è vissuta né come problematica né come potenzialmente pericolosa (in fondo guidiamo tutti i giorni), quindi ogni attività formativa per la sicurezza stradale deve proprio servire anche a problematizzare la guida e toglierle quell'alone di facilità che ingiustamente la circonda. Oltre a preparare il guidatore a gestire eventuali imprevisti.

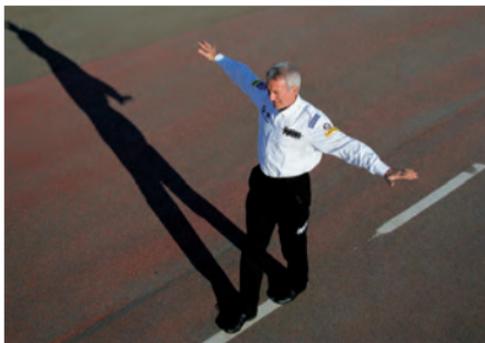
C'è una parola di uso popolare che esprime un concetto che pretenderebbe di regolare i rischi che si vuole prendere: **"rischio calcolato"**. Sta a significare la



disponibilità ad esporsi a un rischio valutandone l'eventualità in modo statistico.

In realtà questo concetto di "rischio calcolato" indica soltanto la disponibilità psicologica a correre dei rischi basata su atteggiamenti mentali infantili (onnipotenza, "tanto a me non capita") oppure sull'esaltazione creata da vivere continuamente situazioni limite (slalom nel traffico) che ci fanno sentire "bravi".

La disponibilità mentale a correre rischi è favorita anche da sostanze che alterano il senso di realtà come l'alcol e le droghe: inutile sottolineare che questa disponibilità a esporsi si manifesta in questi casi proprio quando le condizioni mentali sono più rilassate e meno efficienti aumentando così in modo esponenziale la possibilità che l'esposizione al rischio si concretizzi in un incidente.





Ci sono attività pericolose che vanno comunque svolte perché socialmente utili pur con mille precauzioni: penso a interventi di soccorso ma anche a molte situazioni di lavoro.



Vivere la strada richiederebbe consapevolezza dei pericoli ma questa manca nella stragrande maggioranza dei guidatori.

Chi invece svolge una attività pericolosa deve sviluppare attitudini particolari che ne tutelino la salute: il pilota d'aereo rilegge la check list col copilota come l'alpinista controlla due volte il nodo fatto alla corda.

Gran parte delle attività umane hanno una dose di pericolo ma la maggioranza degli incidenti alle persone avviene fra le mura domestiche.

È quindi sempre l'**atteggiamento mentale** l'elemento che favorisce l'incidente: solo la **consapevolezza del pericolo potenziale**, anche se piccolo e remoto, aiuta ad adottare i comportamenti più sicuri.

## **L'ADDESTRAMENTO PER RIDURRE I RISCHI: I CORSI DI GUIDA SICURA**

Oramai è universalmente riconosciuto che se vogliamo incidere sui comportamenti per diminuire gli incidenti dobbiamo formare i guidatori non solo a muovere e parcheggiare l'auto, ma anche ad affrontare le diverse condizioni di guida stradale come la guida in autostrada, le diverse condizioni meteo, pioggia, guida di notte, e gli imprevisti.