

QUADERNi DELLA SiCUREZZA AiFOS

Associazione Italiana Formatori ed Operatori della Sicurezza sul Lavoro

Direttore: Lorenzo Fantini

Rivista scientifica trimestrale - Salute e Sicurezza nei Luoghi di Vita e di Lavoro

Cambia marcia! La prevenzione del rischio stradale

Interventi di:

Lorenzo Fantini

**Ester Rotoli, Vanessa Manni
e Adriano Papale**

Simonetta Lo Brutto

Riccardo Borghetto

Demetrio Gilormo

**Lorenzo Baraldo
e Martina Baldissarri**

Marco De Mitri

**Chiara Ballarini
e Elena Bonfiglio**

Attilio Pagano

Michele Montresor

Pierluigi Innocenti

Gianluca Grossi

Eleonora Buratti



n. 1 - Anno VIII

Trimestrale

Gennaio - Marzo 2017

AiFOS Associazione Italiana Formatori ed Operatori della Sicurezza sul Lavoro



c/o CSMT Università degli Studi di Brescia
via Branze, 45 - 25123 Brescia
tel. 030.6595031 fax 030.6595040
www.aifos.it info@aifos.it

HACCP

i 7 Principi Base del Sistema nel Nuovo Software Blumatica

dal Manuale di Autocontrollo ai Relativi Documenti di Registrazione!

Semplice e Guidato, Veloce e al contempo Professionale

Metodologia semplificata per le microimprese

1
Rischi e Gravità

2
Misure di Prevenzione

3
Limiti Critici

4
Tipi di Controllo

5
Azioni Correttive

6
Procedure di Verifica

7
Registrazione Parametri di Controllo



I Punti di Forza

- ✓ Manuale di autocontrollo e relativi documenti di registrazione (metodologia HACCP Hazard Analysis Critical Control, Points)
- ✓ Oltre 60 prototipi di attività prevalutate
- ✓ Interfaccia e tecnologia innovative
- ✓ Agenda degli allergeni in funzione degli alimenti indicati
- ✓ Materiali ed oggetti destinati a entrare in contatto con gli alimenti (MOCA)

Guardalo in azione!

www.blumatica.it/haccp



Offerta Lancio € 380,00

a netto IVA 22%

Tel.: 089.848601 - E-mail: info@blumatica.it
Via Irno snc. - 84098 Pontecagnano Faiano (SA) - Fax 089 848741

 **blumatica**
Software Edilizia e Sicurezza

Sommario

<i>Lorenzo Fantini</i> _____	1
Editoriale	
<i>Ester Rotoli, Vanessa Manni, Adriano Papale</i> _____	3
La prevenzione degli infortuni su strada e delle malattie professionali connesse alla guida dei veicoli: le azioni Inail per contrastare il fenomeno con particolare riferimento al settore dell'autotrasporto	
<i>Simonetta Lo Brutto</i> _____	18
Il rischio stradale. La distrazione: il calo dell'attenzione a causa della tecnologia	
<i>Riccardo Borghetto</i> _____	28
L'importanza del comportamento umano durante la guida	
<i>Demetrio Gilormo</i> _____	41
La ISO 39001 ed i fattori prestazionali della sicurezza stradale	
<i>Lorenzo Baraldo e Martina Baldissarri</i> _____	46
Prevenire gli infortuni stradali tramite la ISO 39001	
<i>Lorenzo Fantini</i> _____	58
Salute e sicurezza sul lavoro e mobilità sostenibile	
<i>Marco De Mitri</i> _____	62
La valutazione del rischio stradale	
<i>Chiara Ballarini e Elena Bonfiglio</i> _____	70
La formazione per la guida in sicurezza	
<i>Attilio Pagano</i> _____	76
La prospettiva non technical skill nella formazione sul rischio stradale	
<i>Michele Montresor</i> _____	82
Infortuni stradali: proposta di un pacchetto formativo per le imprese	
<i>Pierluigi Innocenti</i> _____	90
Sonno e sicurezza della strada	
<i>Gianluca Grossi</i> _____	96
La sicurezza stradale nel settore autotrasporto	
<i>Eleonora Buratti</i> _____	103
L'alimentazione dell'autotrasportatore. Riflessioni dai fattori di rischio alle azioni migliorative	

Editoriale

di Lorenzo Fantini¹

Il caposaldo concettuale e normativo della salute e sicurezza sul lavoro è costituito dalla universalità del principio per cui tutti i lavoratori hanno diritto ad un posto di lavoro sicuro e sano e ciò sia che essi lavorino in azienda sia che fuori dai suoi “locali”.

Ed è bene ricordarlo perché, ancora oggi, in Italia quasi in 20% degli infortuni lavorativi avviene su mezzi di trasporto, registrando situazioni in cui più del 55% dei morti sul lavoro si registra su strada (Lombardia). Si tratta di percentuali impressionanti, come lo è il fatto che nell’Unione Europea muoiano ogni anno in incidenti stradali quasi mille autotrasportatori, a prova della pericolosità di questo mestiere.

Al contempo, non si può non considerare l’impatto sociale degli infortuni – che pure hanno una importantissima copertura assicurativa a cura dell’INAIL – nel tragitto tra casa e lavoro e a quelli che avvengono su strada (nel corso di spostamenti in nome e per conto dell’azienda) in orario di lavoro.

Dunque, è facile comprendere perché abbiamo scelto di dedicare il primo numero dell’anno ad un tema così scottante quanto ostico, perché è complicato soprattutto definire il contesto da considerare visto che, in pratica, ogni attività lavorativa vede il coinvolgimento di veicoli di varia natura.

L’approccio europeo in materia di sicurezza e salute sul lavoro comprende, ormai da tempo, la valutazione dei rischi e la realizzazione di misure preventive che diano la priorità all’eliminazione dei rischi all’origine. Questi principi dovrebbero essere applicati per attuare un piano preventivo in materia di sicurezza e salute concernente i veicoli e il loro equipaggiamento, la pianificazione delle operazioni e il personale. Eppure

¹ Direttore dei Quaderni della sicurezza di AiFOS, avvocato giuslavorista, già dirigente divisioni salute e sicurezza del Ministero del lavoro e delle politiche sociali tra il 2003 e il 2013.

i numeri degli infortuni ci dicono chiaramente che queste iniziative non bastano.

Nel numero che avete tra le mani, come sempre, ci proponiamo di dare risalto ai diversi punti di vista sulla tematica, per proporre spunti di riflessione su cosa potrebbe (e dovrebbe) essere migliorato; dall'analisi della percezione dei rischi alla guida, fino alla dieta più idonea per chi si mette al volante. In questo approfondimento, peraltro, non dimentichiamo che gli incidenti hanno anche un impatto sui costi delle imprese e che quelle che adottano una politica di sicurezza stradale riducono in genere i loro costi di funzionamento.

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

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

Nel dare spazio alle differenti idee tengo a mettere in risalto l'importanza della 'mobilità sostenibile'. Perché il proporre soluzioni innovative per una nuova visione dello stare alla guida non riguarda solo il lavoro in sé e la sicurezza delle persone, ma il benessere in generale, che non può prescindere dal reimpostare regole comuni, che non siano solamente 'corpo normativo', ma coscienza civica condivisa.

La prevenzione degli infortuni su strada e delle malattie professionali connesse alla guida dei veicoli: le azioni Inail per contrastare il fenomeno con particolare riferimento al settore dell'autotrasporto

di Ester Rotoli¹, Vanessa Manni², Adriano Papale²

Premessa - il contesto normativo di riferimento

Gran parte delle attività lavorative vedono il coinvolgimento di veicoli di varia natura: mezzi di trasporto e macchine che ogni giorno circolano sulle strade quali ad esempio automobili, camion, taxi, autobus, moto, biciclette, veicoli di soccorso, oltreché macchine utilizzate in specifici settori quali trattori agricoli, ruspe ed escavatrici solo per citarne alcune.

I lavoratori adibiti all'uso dei suddetti veicoli, sono esposti, tra gli altri, al rischio di incidenti stradali, possibili sia in occasione di lavoro, come nel caso dei lavoratori del settore dell'autotrasporto, sia in itinere.

Se alcune determinanti di tali incidenti, sono legate alla persona, come le condizioni di salute, l'età, l'assunzione di farmaci compromettenti l'attenzione, l'equilibrio e i riflessi, altri fattori di rischio sono riconducibili a stili di vita caratterizzati da consumo di alcol, sostanze psicotrope e scorretti comportamenti alla guida (utilizzo dei cellulari, disattenzione, eccessiva velocità, mancato utilizzo dei sistemi di protezione).

Possono, altresì, concorrere al verificarsi di incidenti cause attribuibili alla sicurezza delle strade e dei veicoli stessi, nonché fattori sociali quali le condizioni socioeconomiche disagiate e un minor accesso alle risorse di formazione e informazione sulle misure di prevenzione temi questi ultimi riconducibili alla necessità di sostenere la cultura della sicurezza sulle strade.

Per incidere sulla riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali è necessaria una pianificazione degli interventi di prevenzione,

¹ Direttore Centrale Prevenzione Inail.

² Dipartimento di Medicina, Epidemiologia, Igiene del Lavoro ed Ambientale Inail.

l'attuazione di specifiche misure di protezione e, considerata la multifattorialità delle cause degli incidenti, l'attuazione di azioni che incidano simultaneamente su più fattori di rischio.

Da tenere in considerazione, inoltre, gli effetti delle campagne di sensibilizzazione rivolte alla popolazione, che permettono una maggiore e più capillare conoscenza dei rischi e delle sanzioni, ai fini di una migliore applicazione della legislazione.

La prevenzione richiede, pertanto, un approccio multidisciplinare e il coinvolgimento di tutte le Istituzioni a vario titolo interessate. Va anche detto che la dimensione del problema è desumibile anche dagli sforzi fatti in questi anni anche a livello europeo: non a caso, nell'ambito del terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (in vigore fra il 2003 e il 2010), la Commissione europea sottolineava la necessità di ulteriori sforzi per migliorare la sicurezza stradale.

Gli orientamenti europei 2011-2020 sulla politica di sicurezza stradale hanno inteso definire un quadro generale e obiettivi ambiziosi che servono a orientare le strategie nazionali e locali, nel rispetto del principio di sussidiarietà.

In seguito al programma d'azione 2003-2010, infatti, la Commissione ha proposto di mantenere l'obiettivo del dimezzamento del numero totale di vittime della strada nell'Unione tra il 2010 e il 2020.

Dati infortunistici e tecnopatici generali

Come rilevabile dalla tabella n.1, relativa alle denunce di infortunio registrate dall'Inail nel quinquennio 2011-2015, prosegue l'andamento decrescente registrato negli ultimi anni.

Analizzando i dati di fonte Open Data Inail aggiornati al 30 aprile 2016, infatti, troviamo una diminuzione complessiva delle denunce di infortunio di circa il 22% tra il 2015 e il 2011.

Si sottolinea, inoltre, come la diminuzione delle denunce di infortunio in itinere, nello stesso arco temporale, (2011-2015) sia pari al del 5,64%, molto inferiore rispetto al meno 24,46% di variazione complessiva per le denunce di infortunio in occasione di lavoro, nello stesso intervallo temporale. Ciò significa che la diminuzione degli infortuni in itinere è molto meno cospicua di quella degli altri infortuni, confermando che l'itinere rappresenta senz'altro una porzione molto critica degli ambiti infortunistici, sulla quale è necessario intervenire con azioni preventive mirate.

In controtendenza ai suddetti dati, si evidenzia, altresì, un trend in aumento del 14,54%, tra il 2011 e il 2015, degli infortuni occorsi in itinere senza mezzo di trasporto, a testimonianza che il rischio su strada non è legato esclusivamente al mezzo di trasporto, ma anche ad una serie di altri elementi, quali, ad esempio, la corretta manutenzione delle strade nonché fattori psicologici e fisici dell'infortunato.

Inoltre, come si evidenzia in tabella n. 2, risulta nel 2015 rispetto al 2014, un aumento anche per le denunce di infortunio mortale di circa l'8% a fronte di una riduzione complessiva di circa il 10% degli stessi nel periodo 2011-2015. Anche per le denunce degli infortuni mortali in itinere si conferma un aumento nel 2015 rispetto al 2014, del 10,32% degli infortuni, a fronte di una diminuzione complessiva 2011-2015 del 2,52%.

Questo dato pone l'accento sulla massima attenzione da porre all'accadimento di infortuni in itinere, non solo in termini di incidenza degli infortuni, ma anche di gravità degli stessi.

Relativamente alle malattie professionali, le denunce di malattia hanno visto nel 2015 un aumento di circa il 24% rispetto al 2011. Il 63% delle denunce è per malattie del sistema osteomuscolare (cresciute del 46% rispetto al 2011).

Tabella 1- Denunce di Infortunio

Modalità di accadimento	Anno di accadimento					
	2011	2012	2013	2014	2015	
In occasione di lavoro	716.895	651.492	595.707	567.237	541.571	
		-9,12%	-8,56%	-4,78%	-4,52%	-24,46%
Senza mezzo di trasporto	677.700	618.342	570.970	545.191	520.876	
		-8,76%	-7,66%	-4,51%	-4,46%	-23,14%
Con mezzo di trasporto	39.195	33.150	24.737	22.046	20.695	
		-15,42%	-25,38%	-10,88%	-6,13%	-47,20%
In itinere	100.883	94.080	99.262	96.256	95.195	
		-6,74%	5,51%	-3,03%	-1,10%	-5,64%
Senza mezzo di trasporto	22.352	25.544	25.857	25.380	25.603	
		14,28%	1,23%	-1,84%	0,88%	14,54%
Con mezzo di trasporto	78.531	68.536	73.405	70.876	69.592	
		-12,73%	7,10%	-3,45%	-1,81%	-11,38%
Totali	817.778	745.572	694.969	663.493	636.766	
		-8,83%	-6,79%	-4,53%	-4,03%	-22,13%
		<i>Variazione 2011-2012</i>	<i>Variazione 2012-2013</i>	<i>Variazione 2013-2014</i>	<i>Variazione 2014-2015</i>	<i>Variazione complessiva 2011-2015</i>

Fonte: Open Data Inail (agg. 30 aprile 2016)

Tabella 2- Denunce di Infortunio con esito mortale

Modalità di accadimento	Anno di accadimento					
	2011	2012	2013	2014	2015	
In occasione di lavoro	1.077	1.058	906	871	936	
		-1,76%	-14,37%	-3,86%	7,46%	-13,09%
Senza mezzo di trasporto	808	784	657	643	703	
		-2,97%	-16,20%	-2,13%	9,33%	-13,00%
Con mezzo di trasporto	269	274	249	228	233	
		1,86%	-9,12%	-8,43%	2,19%	-13,38%
In itinere	318	297	329	281	310	
		-6,60%	10,77%	-14,59%	10,32%	-2,52%
Senza mezzo di trasporto	22	22	35	30	39	
		0,00%	59,09%	-14,29%	30,00%	77,27%
Con mezzo di trasporto	296	275	294	251	271	
		-7,09%	6,91%	-14,63%	7,97%	-8,45%
Totali	1.395	1.355	1.235	1.152	1.246	
		-2,87%	-8,86%	-6,72%	8,16%	-10,68%
		<i>Variazione</i>	<i>Variazione</i>	<i>Variazione</i>	<i>Variazione</i>	<i>Variazione</i>
		<i>2011-2012</i>	<i>2012-2013</i>	<i>2013-2014</i>	<i>2014-2015</i>	<i>complessiva</i>
						<i>2011-2015</i>

Fonte: Open Data Inail (agg. 30 aprile 2016)

Dati infortunistici e tecnopatici specifici del settore trasporto³

I dati di fonte Banca Dati Statistica Inail aggiornati al 30 aprile 2016, vedono una diminuzione delle denunce di infortunio nel complesso nel settore trasporti e magazzini tra il 2011 e il 2015 del 18,55%.

A fronte di questo generale decremento, si verifica invece un aumento delle denunce di infortuni mortali tra il 2014 e il 2015 del 7,69%, confermando per il settore trasporti il dato in aumento riscontrato per le denunce di infortuni mortali nel complesso.

In questo specifico settore, inoltre, risultano in aumento le denunce degli infortuni in itinere tra il 2014 e il 2015 del 1,34%.

Si verifica, altresì, un aumento delle denunce degli infortuni mortali in itinere tra il 2014 e il 2015 del 27,78%; ciò conferma, ancor più nello specifico settore, la necessità di intervenire sulle cause degli incidenti, sia con che senza mezzo di trasporto, vista l'elevata percentuale di aumento di questi infortuni in un anno.

³ Settore GG9 Trasporti e Magazzini, fonte Banca dati statistica Inail aggiornati al 30 aprile 2016.

L'aumento rilevato di infortuni mortali e infortuni mortali in itinere richiede un'attenzione particolare ed azioni a supporto che incidano, non solo sulla frequenza degli infortuni, ma anche sulla gravità degli stessi.

Relativamente alle malattie professionali accertate positivamente nello specifico settore si verifica, una diminuzione delle stesse per lo specifico settore del 19,73% tra il 2011 e il 2015 (dato 2015 provvisorio e parziale soggetto a consolidamento).

Per ciò che concerne le tipologie di malattie professionali più denunciate, esse sono rappresentate dalle malattie del sistema osteomuscolare seguite dai tumori, dalle malattie del sistema respiratorio, malattie del sistema nervoso (tra le quali la sindrome del tunnel carpale) e malattie dell'orecchio (tra cui le ipoacusie).

Si conferma, pertanto, l'incidenza delle malattie del sistema osteomuscolare e dei tumori, da ricondurre alle azioni da svolgere nei rispettivi Piani Nazionali discesi da PNP 2014-2018.

Un focus sul settore del trasporto

In riferimento agli aspetti relativi alla prevenzione nello specifico settore, permangono precipue criticità nell'applicazione della normativa di tutela della SSL rappresentata dal D.Lgs.81/08, viste le particolarità dell'ambiente di lavoro in questo settore.

I lavoratori infatti, svolgono spesso un'attività lavorativa lontana da un luogo di lavoro fisso, che li espone non solo ai pericoli del traffico ma anche ad un'altra serie di rischi relativi alle infrastrutture stradali e al mezzo di trasporto.

Riguardo quest'ultimo aspetto, il mezzo di trasporto rientra nel campo di applicazione ex art. 3 del D.Lgs. 81/08 in quanto è considerato luogo di lavoro e, come tale, oggetto della valutazione dei rischi da parte del datore di lavoro. Questa impostazione è suffragata da due sentenze della Cassazione Penale, che hanno visto la condanna dei datori di lavoro per il mancato adempimento delle norme di salute e sicurezza sul lavoro.

Non va inoltre trascurato, l'importante aspetto dell'accesso dei lavoratori del settore alla formazione e alla relativa opportunità di apprendimento, necessaria in quanto i lavoratori dei trasporti devono operare utilizzando attrezzature complesse: ciò aumenta l'esigenza di una formazione continua ed adeguata al passo con i cambiamenti organizzativi e tecnologici e le necessità sempre crescenti dei clienti nonché per la gestione dei rapporti con l'utenza.

Peraltro, le attività che rientrano tra quelle del settore del trasporto stradale sono molteplici e comprendono il trasporto di persone (trasporto pubblico, taxi), il trasporto di merci, il trasporto espresso attraverso corrieri.

In quest'ambito sono presenti rischi diversificati, non solo riferiti al versante infortunistico e inerenti alla guida e ai pericoli della strada, ma anche al versante dei rischi per la salute quali la movimentazione manuale dei carichi, l'esposizione a sostanze pericolose, anche in ambienti confinati, l'esposizione a fumi, polveri stradali e diesel, le posture fisse e prolungate, gli agenti fisici (vibrazioni, rumore), gli agenti biologici (es. carico e trasporto di animali), le condizioni climatiche estreme nonché i rischi di natura organizzativa (turni, lavoro notturno, lavoro in solitario) e il rischio da aggressioni e violenze.

Un altro aspetto trasversale al settore e da considerare in termini di prevenzione, è raffigurato dalla sicurezza delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare, con riferimento al Decreto Interministeriale del 4 marzo 2013, che stabilisce i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative di cui sopra.

Inoltre, sono certamente da considerare i possibili danni a carico di terzi e dell'ambiente, causati da incidenti stradali, eventuale perdita di carico, esplosione, incendio, intossicazione, anche in base al tipo di merci trasportate.

Rimane, altresì, un fattore di rischio centrale, l'aumento dell'età della popolazione lavorativa, come testimoniato dalla sesta indagine europea sulle condizioni di lavoro (EWCS) che Eurofound ha condotto nel 2015 in collaborazione con l'Ipsos, da cui emerge che i lavoratori di età superiore ai 50 anni sono maggiormente esposti a condizioni di lavoro difficili sia in termini di contenuto del lavoro (riorganizzazione e ristrutturazione del lavoro) che di contesto del lavoro (nessuna opportunità di formazione come detto sopra, scarse prospettive di avanzamento di carriera), fattori di rischio che possono portare allo stress lavoro correlato.

In particolare, nel settore del trasporto, i dati europei riportati nel Report OSHA del 2011 illustrano che la forza lavoro del trasporto è in una fase di invecchiamento, soprattutto nel trasporto su strada e nei trasporti pubblici.

Nel dettaglio, nel 2006 circa il 68% dei lavoratori nel settore dei trasporti aveva un'età compresa tra i 25 e i 49 anni ed il 26% era

rappresentato nel gruppo di età 50-64. Meno del 6% dei lavoratori del settore non aveva ancora compiuto 25 anni.

Confrontando tali dati alla forza lavoro complessiva della UE, è possibile rilevare che il 10,5% dei lavoratori era di età 15-24, la quota di quelli nel gruppo di età 25-49 era simile a quello dei trasporti, circa il 66%. Il restante 23% era di età compresa tra i 50 e i 64 anni.

I valori comunicati dagli Stati membri dimostrano, inoltre, che la percentuale di lavoratori di 50-65 anni nel settore dei trasporti è aumentata negli ultimi 10 anni.

Nel corso dei prossimi decenni, è stimato anche che l'Unione europea registrerà un aumento della percentuale di lavoratori anziani. Le tendenze demografiche riguardanti la popolazione attiva nell'UE-28 indicano che la fascia d'età target compresa tra 55 e 64 anni aumenterà di circa il 16,2% (9,9 milioni) tra il 2010 e il 2030, mentre le altre fasce d'età diminuiranno dal 5,4% (40-54 anni) al 14,9% (25-39 anni).

I dati europei sull'invecchiamento vengono confermati anche a livello nazionale.

Da tutto ciò discende la necessità di sviluppare politiche attive di sostegno al cosiddetto invecchiamento attivo, per il benessere lavorativo ad ogni età.

Presupposti normativi

Le problematiche afferenti alla sicurezza stradale si integrano in un sistema complesso, che vede riferimenti normativi variegati, non solo a livello nazionale ma anche europeo.

Nell'ambito della Comunicazione della Commissione Europea n.389 del 2010⁴, che definisce gli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale, sono stati fissati tre principi fondamentali:

- favorire l'adozione dei più severi standard di sicurezza stradale in tutta Europa incoraggiando i cittadini dell'UE a farsi carico della sicurezza propria e altrui sulle strade e mirando le azioni al miglioramento della sicurezza degli utenti più vulnerabili;
- un approccio integrato alla sicurezza stradale attraverso la cooperazione con altre politiche comunitarie, come quella dell'energia,

⁴ Comunicazione della Commissione europea 389/2010: "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale".

dell'ambiente, dell'istruzione, dell'innovazione e della tecnologia, e della giustizia.

- sussidiarietà, proporzionalità e responsabilità condivise attraverso il concetto di responsabilità condivisa, impegno e azioni pratiche a tutti i livelli, dai paesi dell'UE e le autorità europee agli enti regionali e locali.

Invitando, quindi, i singoli Paesi a contribuire al soddisfacimento di questi tre principi attraverso le rispettive strategie nazionali per la sicurezza stradale, la Commissione fissava un obiettivo comune rappresentato da un livello più uniforme di sicurezza stradale nel territorio dell'UE.

D'altra parte, per ciò che concerne la tutela dei lavoratori sul fronte della sicurezza stradale, lo scenario normativo è rappresentato da una parte dal D.Lgs.81/08 e dall'altra dalle norme che regolano la circolazione stradale (D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i. - Codice della strada).

I presupposti dell'azione prevenzionale, oltre che nelle norme suddette, risiedono, altresì, in documenti nazionali e internazionali quali la Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo relativa a un quadro strategico dell'UE in materia di salute e sicurezza sul lavoro 2014-2020 e il Piano Nazionale di prevenzione (PNP) 2014-2018⁵.

L'Istituto declina le proprie politiche prevenzionali in logica di coerenza con quanto delineato dalla suddetta Comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro che ha definito tre sfide principali in questo ambito:

1. Migliorare l'attuazione delle disposizioni di legge da parte degli Stati membri, in particolare rafforzando la capacità delle microimprese e delle piccole imprese di mettere in atto misure di prevenzione dei rischi efficaci ed efficienti;
2. Migliorare la prevenzione delle malattie legate al lavoro affrontando i rischi attuali, nuovi ed emergenti;
3. Far fronte al cambiamento demografico.

A livello nazionale il PNP 2014-2018 emanato dal Ministero della Salute rappresenta un ulteriore punto di riferimento per dare attuazione concreta alle suddette sfide. Tra gli obiettivi prioritari dell'azione prevenzionale delineati nel suddetto Piano sono indicati, in particolare, gli

⁵ Intesa, ai sensi dell'art. 8 comma 6 della legge 5 giugno 2003 n. 131, sulla proposta del Ministero della salute concernente il Piano nazionale per la prevenzione per gli anni 2014-2018 emanata il 13 novembre 2014.

infortuni su strada, i settori agricoltura ed edilizia, l'emersione delle malattie professionali.

Il miglioramento della sicurezza stradale rientra, quindi, pienamente tra gli obiettivi dei programmi nazionali: ciò esorta, di conseguenza, la pianificazione di politiche di prevenzione mirate.

Le politiche di prevenzione Inail

Nello scenario istituzionale nazionale, il ruolo dell'Istituto si svolge di concerto con i Ministeri, le Regioni, le Parti sociali, con cui peraltro collabora sui tavoli normativi e tecnici a sostegno della diffusione della cultura della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e dell'individuazione di soluzioni tecniche per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, negli specifici settori lavorativi.

In questo ambito, esempio di condivisione - divenuta nel tempo la scelta di fondo delle politiche di prevenzione - è rappresentato da specifici Piani Nazionali, insieme di azioni di sistema partecipate da Ministeri, Regioni, Inail e Parti sociali.

Il Piano nazionale di Prevenzione 2014-2018 prevede cinque piani nazionali tematici, declinati a livello regionale di cui, il Piano per l'emersione e la prevenzione delle patologie dell'apparato muscolo scheletrico, il Piano nazionale di prevenzione del rischio stress lavoro correlato/promozione benessere organizzativo rivestono un particolare interesse per le tematiche oggetto del presente articolo.

Ciò esprime al meglio il concetto di collaborazione in rete auspicata dalla Comunicazione della Commissione sopra citata, che prevede tra i propri obiettivi proprio il consolidamento delle strategie nazionali e un migliore coordinamento degli sforzi a livello nazionale e internazionale in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Per ciò che concerne la definizione delle azioni di prevenzione Inail, esse sono progettate e coordinate a livello centrale e sviluppate attraverso le Direzioni Regionali e le sedi dell'Istituto lungo tutto il territorio nazionale, in accordo con le Linee d'Indirizzo Operative per la Prevenzione (LIOP), declinate in ottica di coerenza con le politiche definite dagli Organi dell'Istituto.

Nel perseguire l'obiettivo della corretta realizzazione del ruolo affidato all'Inail dal D.Lgs. 81/08, infatti, la Direzione Centrale Prevenzione, in tema di sostegno alla diffusione della cultura della salute e sicurezza, rilascia a cadenza annuale linee operative di sviluppo della funzione, da

attuare anche attraverso le strutture territoriali (Direzioni Regionali e Sedi).

L'espressione più tangibile della collaborazione in rete è rappresentata dalla stipula di specifici Accordi di collaborazione sulla base del reciproco interesse al perseguimento di una specifica finalità, la cui realizzazione rappresenta il primo passo verso la costituzione della "logica di sistema" della prevenzione delineato dalla normativa vigente e auspicata dalla Comunicazione europea suddetta.

Linee di attività Inail

Le attività di assistenza e consulenza alle imprese si esplicano attraverso la diffusione di soluzioni organizzative e tecniche finalizzate a ridurre i costi sociali, economici ed assicurativi.

A questo proposito l'INAIL promuove, attraverso la stipula di Accordi con i diversi soggetti del sistema prevenzionale - Istituzioni e Associazioni di categoria - azioni e progetti volti a risolvere criticità specifiche rilevate nei vari comparti.

Tra gli accordi con le Istituzioni si cita in particolare l'Accordo tra INAIL, Ministero della Salute e Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome che ha come obiettivi:

- l'individuazione di percorsi prevenzionali caratterizzati da interventi sostenibili e misurabili in termini di processo e di risultato;
- lo sviluppo e il consolidamento di Sistemi Informativi/Gestionali e di Sorveglianza tra INAIL, Regioni e Province autonome e la relativa fruibilità delle rispettive banche dati;
- il supporto tecnico alla redazione, alla realizzazione dei Piani Nazionali di Prevenzione e dei Piani Nazionali e Regionali di settore da questi derivanti e al monitoraggio dei risultati ottenuti;
- le metodologie e gli strumenti destinati al miglioramento dei livelli di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In particolare, nell'ambito del sostegno ai Piani Nazionali, si cita il Piano Nazionale Malattie Professionali, disceso dal PNP 2010-2012, per il quale l'Istituto ha lavorato insieme ai Ministeri del Lavoro e delle Politiche Sociali e della Salute, alle Regioni e Province Autonome, in collaborazione con le Organizzazioni sindacali e le Organizzazioni di rappresentanza dei datori di lavoro alla Campagna nazionale prevenzione malattie professionali, avviata nel 2012.

L'obiettivo principale della campagna è stato di elevare i livelli di prevenzione sul lavoro realizzando una più ampia acquisizione di conoscenze e consapevolezze finalizzate a incidere sui comportamenti quotidiani di tutti i soggetti coinvolti.

Le aree di intervento di partenza sono state i disturbi muscoloscheletrici e le malattie respiratorie, con riferimento ai settori Trasporti, Agricoltura e Grande Distribuzione, i destinatari principali dell'iniziativa i datori di lavoro ed i loro collaboratori, i lavoratori ed i loro rappresentanti, i responsabili dei servizi di prevenzione e protezione delle aziende, i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e i medici.

Per lo specifico settore dei trasporti, la campagna ha riguardato la prevenzione dei disturbi muscoloscheletrici nei lavoratori addetti alla guida di mezzi su gomma e alle relative attività correlate (carico e scarico del mezzo).

Sono stati realizzati poster, spot televisivi e radiofonici diffusi tramite canali di comunicazione sia convenzionali - quali stampa quotidiana e periodica, radio, televisione e internet - sia non convenzionali - quali cinema e affissioni nei circuiti autostradali, sanitari e ferroviari. Sono state prodotte, inoltre, tre brochure sulla prevenzione dei disturbi muscoloscheletrici nel settore dei trasporti indirizzate rispettivamente a medici, lavoratori e datori di lavoro.

L'Istituto esprime un vivo interesse per dare un nuovo impulso alla Campagna nazionale di prevenzione delle Malattie Professionali, auspicando la ripresa dell'attività dei gruppi di lavoro, anche con l'eventuale individuazione di altre patologie e/o altri settori d'intervento.

Ulteriore esempio di Accordo con le Istituzioni è quello stipulato con il Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Servizio Polizia Stradale che ha come obiettivo lo sviluppo di iniziative congiunte nel settore della prevenzione degli incidenti stradali per il miglioramento dei livelli di sicurezza sulle strade italiane ed il contenimento dell'incidentalità.

Per raggiungere tale obiettivo sono previsti nell'ambito dell'accordo interventi di formazione/informazione e sensibilizzazione volti a favorire le azioni di prevenzione finalizzate alla riduzione degli incidenti sulle strade, un dinamico scambio dati sul fenomeno infortunistico con analisi delle statistiche relative agli incidenti sulle strade, un attivo confronto finalizzato al miglioramento della rilevazione del dato infortunistico relativo agli incidenti sulle strade, la condivisione di strategie per

l'incremento della prevenzione degli incidenti stradali anche attraverso le attività di controllo.

A questo proposito e in consonanza con quanto sopra specificato relativamente al coordinamento delle attività sul territorio, al fine di consolidare il sistema delle interazioni con altre Istituzioni finalizzate a sviluppare iniziative di prevenzione volte a migliorare i livelli di sicurezza sulle strade italiane e a contenerne l'incidentalità, è stata promossa la stipula di accordi sul territorio che prevedano iniziative di prevenzione finalizzate alla riduzione degli infortuni sul lavoro, nonché in itinere, connessi all'utilizzo di veicoli a motore, nonché all'uso di autotreni ed autocarri, in particolare in prossimità di cantieri edili e cantieri di opere pubbliche.

Iniziative territoriali

Relativamente allo sviluppo di iniziative dedicate al tema della sicurezza stradale, si riportano alcune esperienze regionali particolarmente significative per la promozione della salute e sicurezza, che non esauriscono tuttavia l'intera progettualità sviluppata dalle Unità territoriali dell'Istituto.

Si annoverano, ad esempio, le attività messe in campo dalla Direzione Regionale Basilicata, che ha stipulato nel 2013 un Protocollo di intesa tra INAIL, MIT Direzione Generale Territoriale Sud e Sicilia, Compartimento della Polizia stradale, Azienda Sanitaria di Potenza e Associazione Unasca (Unione Autoscuole e Studi Consulenza Automobilistica) e Confarca (Autoscuole Riunite e Consulenti Automobilistici) delle scuole guida della regione Basilicata per l'individuazione delle priorità d'intervento e delle azioni di miglioramento attuabili e la progettazione dei piani d'intervento, da cui sono scaturiti progetti di estremo interesse, come ad esempio, il progetto Strada Sicura, sviluppato con la Motorizzazione Civile, l'Associazione Scuole guida e la Polizia stradale, finalizzato alla riduzione degli infortuni stradali e in modo particolare di quelli in itinere, che ha interessato la quasi totalità dei neo patentati.

Presso la prefettura di Matera è stata, inoltre, istituita la Consulta permanente per la sicurezza stradale, per la diffusione delle tematiche afferenti la sicurezza stradale.

Per ciò che concerne invece la Regione Liguria, dal 2009, un pool di enti e istituzioni liguri, formato da INAIL, Aci Genova, Comune, Polizia Municipale e Provinciale, Città metropolitana e Protezione Civile,

collaborano per sensibilizzare utenti della strada e soprattutto giovani alla sicurezza stradale, ai comportamenti sicuri sulla strada e ad accrescere la consapevolezza dei rischi, attraverso un Protocollo di intesa volto, tra l'altro, a promuovere la cultura della sicurezza stradale secondo le linee guida europee e a definire norme preventive di comportamento previste dal Codice della Strada.

Incentivi e sistemi premiali

Oscillazione del tasso per prevenzione (OT 24)

Per ciò che concerne lo specifico settore, l'oscillazione del tasso per prevenzione (OT24) è rappresentato da riduzioni sui premi versati per la realizzazione di alcuni interventi non obbligatori per la riduzione del rischio stradale.

Tra gli interventi compresi nello sconto si annoverano, ad esempio, l'installazione di dispositivi per la rilevazione e l'allarme in caso di colpo di sonno, di scatola nera - registratore di eventi; la realizzazione di percorsi formativi specifici sulla guida sicura e basati sulla rilevazione degli incidenti stradali occorsi nell'anno di riferimento; l'attuazione di specifici programmi volti all'educazione di migliori stili di vita per la prevenzione dell'uso di sostanze psicotrope o stupefacenti o dell'abuso di alcol.

Finanziamenti ISI

Il programma degli incentivi alle imprese - il sistema di finanziamento ISI - partito con una edizione sperimentale nel 2010, è ormai un programma strutturale dell'Istituto ed ha visto lo stanziamento di circa 1.3 miliardi di Euro dal 2010 ad oggi, importo di grande rilevanza che, in un panorama di recessione economica come quello attuale, sostiene parallelamente il rilancio dell'economia del Paese.

Questi numeri danno la misura dell'impegno di risorse dell'Istituto in termini di incentivi alle imprese, nonché l'utilità che tale impegno può produrre nel tessuto delle aziende, in particolare medie e piccole sul territorio nazionale.

Negli ultimi 5 bandi ISI sono stati assegnati al settore dei trasporti circa 40 milioni di Euro per un totale di 652 progetti. Tra questi, si segnala che un progetto su tre va a finanziare imprese molto piccole (al di sotto di 10 dipendenti) e molto rischiose.

Attività nell’Agenzia Europea

Relativamente al fattore invecchiamento nella popolazione lavorativa, l’Istituto, in qualità di focal point per l’Italia, ha lanciato la campagna europea 2016-2017 “Ambienti di lavoro sani e sicuri ad ogni età”. Nell’ambito della campagna, che in sede Europea è partita il 14 aprile scorso, sono previste numerose attività informativo divulgative specifiche.

La campagna sottolinea l’importanza di utilizzare un approccio che consideri l’intero arco della vita lavorativa, incoraggiando pratiche di lavoro sane nei giovani lavoratori e promuovendo lo sviluppo di buone condizioni di lavoro per garantire un invecchiamento sano.

Progetto Green Safety

Nell’ambito delle linee di attività dell’Istituto, che prevedono la professionalizzazione degli studenti che saranno i lavoratori del futuro, piace menzionare il progetto Green Safety che scaturisce dall’accordo stipulato nel 2014 tra l’INAIL, il Miur, il Mipaaf e il Ministero del lavoro e delle Politiche Sociali e finalizzato a favorire la promozione e la divulgazione della cultura della salute e della sicurezza sul lavoro nel mondo della scuola, attraverso l’erogazione di corsi di formazione specifica in materia di sicurezza sul lavoro.

Corsi orientati, in particolare, alla sicurezza di trattori e macchine agricole o forestali e al conseguimento dell’abilitazione alla guida dei trattori agricoli o forestali e rivolti a studenti degli Istituti Tecnici Agrari e degli Istituti Professionali ad indirizzo agrario.

Sviluppi futuri e conclusioni

Come detto, fattori individuali e abitudini personali dei lavoratori, atteggiamenti e scelte di vita possono influenzare i comportamenti dei conducenti e la percezione del rischio, oltre a incidere sul rischio stesso di infortuni lavorativi. Tra questi, il genere, l’età, l’etnia, l’istruzione, la personalità, l’esperienza, i precedenti incidenti automobilistici, gli eventi di vita privata, la stanchezza, le patologie preesistenti (allergie, asma, diabete, infarto del miocardio, ecc.), l’uso di medicinali (antistaminici, tranquillanti), lo stile di vita (sedentarietà e cattiva alimentazione) e i comportamenti pericolosi (fumo di tabacco, abuso di alcool, uso di droghe pesanti o leggere).

Per questo è strategico per la prevenzione degli infortuni e per il benessere dei lavoratori supportare e incentivare piani di promozione della

salute sul luogo di lavoro complementari alle misure necessarie per la gestione dei rischi connessi alla sicurezza stradale. Tali piani dovrebbero prevedere l'introduzione di misure che favoriscano comportamenti e atteggiamenti per una salute migliore, promuovano la salute mentale e il benessere, la conciliazione del lavoro e della vita privata, nonché interventi volti ad affrontare le questioni legate allo stress da lavoro, all'invecchiamento e allo sviluppo del personale, in generale, con particolare riguardo ai conducenti di automezzi.

Una sensibilizzazione su temi specifici quali la dieta, l'attività fisica, il controllo del peso, le abitudini del sonno e la responsabilità personale nei confronti di comportamenti sani dovrebbe essere auspicabilmente inclusa nei programmi di formazione. In generale, tali programmi dovrebbero porre l'accento sullo sviluppo di competenze e della fiducia in sé per motivare i conducenti ad adottare e mantenere comportamenti sani.

Inoltre, sarebbe opportuno promuovere, da parte dei datori di lavoro, un'attenta organizzazione delle attività lavorative e il raggiungimento della salubrità dell'ambiente in cui il lavoratore svolge la sua mansione, dando modo, ad esempio, ai conducenti di veicoli di fare pause regolari, consumare pasti adeguati e svolgere qualche esercizio fisico per sgranchire le gambe e ricaricare le energie.

Ciò in una visione generale che presuppone un approccio olistico della prevenzione e che ponga, al centro degli interventi, l'individuo e il suo benessere.

Il rischio stradale.

La distrazione: il calo dell'attenzione a causa della tecnologia

di Simonetta Lo Brutto¹

Il fenomeno: di cosa stiamo parlando

I dati provvisori sugli incidenti stradali relativi all'anno 2015 pubblicati dell'Istat, ci riferiscono che in quell'anno si sono verificati in Italia 173.893 incidenti stradali con lesioni, che hanno provocato 3.419 vittime e 246.050 feriti. Negli stessi dodici mesi di riferimento, per la prima volta dal 2001, è cresciuto il numero di vittime, +38 deceduti pari a 1,1%. Il trend viene condiviso con buona parte dei partner europei ed, infatti, il 2015 può essere considerato *annus horribilis* che ha segnato un aumento delle vittime di incidenti stradali anche nella UE (1,3% in più rispetto al 2014).

Ancora ISTAT, in un confronto fra il 2015 e il 2010 (anno di benchmark della strategia europea per la sicurezza stradale), riferisce che i decessi si sono ridotti del 16,8% a livello europeo e del 16,9% in Italia (3.419 nel 2015 contro 3.381 vittime del 2014).

In questa drammatica statistica, come nazione, ci classifichiamo al 14mo posto nella graduatoria, dietro Spagna, Germania e Francia.

Nel rapporto causa-effetto ogni fatto nasce da una ragione specifica e produce una conseguenza: nel nostro discorso, se l'effetto sono i morti ed i feriti su strada, la causa si può ricondurre genericamente al mancato rispetto delle regole; e tra le regole non rispettate, la distrazione è probabilmente tra i comportamenti errati più frequenti.

Nell'ordinamento italiano non esiste una norma che punisca la distrazione; tuttavia, si individuano delle forme di distrazione quali ad esempio l'art. 173 del Codice della Strada, che sancisce il divieto dell'uso del telefono cellulare alla guida.

La sicurezza stradale è un argomento sempre attuale e rappresenta una questione prioritaria, uno dei maggiori problemi che i Paesi europei

¹ Primo Dirigente della Polizia di Stato, Dirigente della Sezione Polizia Stradale di Bologna.

devono affrontare. Del resto, stiamo parlando di vite umane e poiché alla vita umana si fa fatica ad attribuire un valore, essendo questo incommensurabile, è di tutta evidenza che il costo sociale che ne deriva pone all'attenzione di tutti la questione sicurezza.

Il quarto Programma di azione europea sulla sicurezza stradale, per il periodo 2010-2020, individua nella riduzione di un ulteriore 50% delle vittime di incidenti stradali il nuovo obiettivo da raggiungere.

In Italia dal 2001, anno di inizio del precedente programma di azione europea, al 2015, si è registrata una diminuzione di quasi il 52% dei decessi, arrivando ai 3.419 del 2014, a fronte dei 7.096 registrati nel 2001.

Sebbene molto si sia fatto, ciò non è di conforto poiché il numero delle vittime di incidenti stradali resta ancora troppo alto.

Nei primi otto mesi del 2016 il numero delle vittime della strada è sceso, facendo registrare un -3 %; da gennaio ad agosto 2016 Polizia Stradale e Carabinieri hanno elevato 30.094 sanzioni a chi guidava usando il cellulare, il 26,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2015.

Il dato da sé già significativo fotografa soltanto una parte della realtà; resta il fatto che ad abbassare il livello di attenzione mentre si guida è soprattutto l'uso dello smartphone, che implica molto più di una già molto pericolosa guida senza auricolare.

È la cronaca a riferire di incidenti causati dall'invio di sms, dai selfie e chattando sui social network: ognuna di queste attività equivale a guidare bendati per almeno 10 secondi. In questo lasso di tempo, a 40 km/h, velocità che non tiene nessuno, si percorrono almeno 110 metri, in cui può succedere di tutto.

Fatto ancora più sbalorditivo è quanto è emerso da indagini fatte da alcuni istituti di ricerca che, su un campione di conducenti di età compresa tra i 18 ed i 64 anni, il 51% ammette di aver guidato con il cellulare in mano. Il dato è sorprendente ma ancora peggio è il sapere che la Polizia Stradale ritiene che il numero possa essere molto più significativo.

La distrazione

Uomo, veicolo e strada sono gli elementi da tenere in considerazione per l'analisi dei dati alla guida. In particolare, veicolo e strada sono costantemente sotto la lente di ingrandimento: il primo per l'evoluzione tecnologica, che rende i mezzi sempre più performanti, sino ad arrivare al paradosso dell'auto senza conducente (driverless car), per la quale c'è da chiedersi se sia davvero la risposta all'ottimizzazione del traffico e alla

sicurezza della circolazione; il secondo elemento, la strada, per le quotidiane polemiche sullo stato disastroso della manutenzione italiana.

È evidente che una riflessione seria e doverosa merita l'elemento umano, di per sé molto complesso, a volte anche complicato, che costituisce il fattore che maggiormente influenza l'accadimento di un incidente, costituendo elemento essenziale ai fini della sicurezza stradale.

Velocità, alcool, distrazione e mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione e ritenuta continuano ad essere considerate le principali cause di morte sulla strada.

Ci siamo soffermati sull'elemento distrazione evidenziando, come detto poc'anzi, che nei 240 articoli che compongono il Decreto Legislativo 30.04.1992 n. 285, meglio noto come Nuovo Codice della Strada, nessuno è rubricato con il termine distrazione o similari.

Stiamo parlando di un fenomeno che, nei primi otto mesi del 2016, ha fatto rilevare 38.904 infrazioni per il mancato utilizzo di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare (ed è un dato parziale).

Ad oggi il telefono non serve più solo a telefonare: anzi, forse le telefonate, nella scala dell'uso dell'apparecchio, sono residuali rispetto alle tante altre opzioni che è in grado di offrire.

Potrebbe anche risultare quasi offensivo definire 'telefono' quello che nel nostro tempo è rigorosamente chiamato smartphone, letteralmente telefono intelligente, le cui capacità di calcolo, di memoria e di connessione dati sono molto più avanzate rispetto ai normali telefoni cellulari.

Va bene il progresso tecnologico, ma è davvero necessario essere sempre connessi, o meglio, questa esigenza quasi spasmodica di essere sempre collegati con il resto del mondo, è il sacrificio a cui vogliamo subordinare la vita umana?

È evidente che non si vuole condannare la tecnologia o il progresso tecnologico in sé, ma è sicuramente discutibile l'utilizzo che se ne fa, specie se impegnati alla guida.

La facile accessibilità alle molte applicazioni, anche con l'uso di una sola mano, amplia notevolmente i fattori di rischio dei sinistri stradali, le cui cause spesso sono riconducibili a condotte di guida incerte, non lineari, con manovre improvvise e/o non presegnalate.

È stato ampiamente provato che l'utilizzo del cellulare durante la guida produca una situazione di grave pericolo, perché provoca distrazione del conducente e la non padronanza del veicolo: la mano che stringe il telefono

non può tenere il volante, l'andatura si fa incerta, con accelerazioni e rallentamenti repentini, le distanze di sicurezza vengono sottostimate, non vengono utilizzati gli specchietti retrovisori, i tempi di reazione sono fortemente compromessi perché si è concentrati a svolgere un'altra attività.

La distrazione per rispondere ad una chiamata obbliga a distogliere lo sguardo dalla strada, per un tempo variabile di alcuni secondi, senza valutare le acrobazie per il mancato uso del "viva voce" che obbligano a veri e propri contorsionismi, degni del migliore circense.

Ma perché si fa tutto questo?

Dal punto di vista comportamentale gli studiosi ci riferiscono che l'azione di guida viene spesso considerata come un'azione assolutamente compatibile con altre da svolgere simultaneamente. Erroneamente, si ritiene che l'attenzione sia un processo illimitato e che sia possibile dividere l'attenzione fra diverse azioni. Ad esempio, si conversa al telefono cellulare senza gli appositi dispositivi, oppure si scrivono messaggi o mail o, addirittura, si utilizza il tablet appoggiandolo sul volante o sul sedile accanto; c'è perfino chi legge il giornale mentre guida!

Nel mese di settembre, nella prima serata (erano le 21.45) sull'Autostrada A1 del Sole, in provincia di Bologna, una ragazza rumena di venticinque anni, nel perdere il controllo dell'autovettura che stava guidando e che poi si è ribaltata in carreggiata, è morta. Nella memoria del suo telefono cellulare è stato trovato un filmato registrato poco prima dell'incidente. Durante la registrazione, eseguita da lei stessa mentre guidava, è stato inquadrato il tachimetro della sua auto, che indicava una velocità di 170 km/h (il limite massimo di velocità in autostrada è di 130 km/h). È plausibile che la causa della perdita di controllo del veicolo fosse da ricondurre non solo all'alta velocità ma anche alla distrazione, correlata all'utilizzo del telefonino che stava utilizzando per inviare il video appena registrato ad un suo conoscente con l'applicazione Whatsapp.

Ma era davvero necessario fare tutto questo in quel momento?

In casi come questo, l'attenzione è stata inevitabilmente distolta dal mantenimento del controllo della strada e dirottata su altre attività (riprese e invio del video). Nel fare ciò non sono stati valutati gli evidenti rischi che si corrono in ragione dell'aumento dei tempi di reazione di fronte a una eccessiva velocità, accompagnata da un'andatura non lineare e dall'impatto contro un ostacolo (il new jersey centrale che divide le due carreggiate autostradali).

Il risultato finale: letale per lei e drammatico per le altre quattro autovetture coinvolte.

Domanda: perché si sceglie di rischiare così la propria vita e quella degli altri?

Dall'elaborazione di una serie di dati raccolti da esperti psicologi emerge chiaramente che all'origine di tali comportamenti vi è la radicata convinzione che la condotta di guida sia un'attività di sfondo, da poter gestire simultaneamente ad altre attività senza che questo comporti rischi.

Dunque, anche di fronte a situazioni oggettivamente valutabili, resta la convinzione che tutto ciò valga sempre per gli altri e che invece in prima persona si sia molto abili e capaci di rimanere padroni della situazione.

Si aggiunga a tutto ciò la crescente abitudine delle persone a distribuire l'attenzione su diverse attività, senza mantenerla mai troppo a lungo su una singola operazione.

Il problema è che quando si guida tutto questo costituisce una gravissima forma di rischio. L'essere 'multitasking', come vorrebbe l'attuale società, alla guida non solo non è funzionante ma appare anche poco funzionale.

Le strategie di contrasto

La Commissione europea ritiene che la distrazione possa essere causa o concausa di una percentuale variabile dal 10% al 30% di incidenti stradali.

Le strategie di contrasto devono, quindi, necessariamente prevedere azioni che coinvolgano diversi aspetti: sul fronte operativo, l'incremento dei controlli e la conseguente repressione delle violazioni alle norme di comportamento del Codice della Strada costituiscono un elemento imprescindibile, attraverso il quale si esprime anche l'autorità e l'autorevolezza dello Stato, diretta a colpire i comportamenti scorretti alla guida più diffusi e più pericolosi.

Sul fronte della comunicazione, l'attenzione rivolta alle campagne di prevenzione e sensibilizzazione da parte della Polizia Stradale, quale specialità della Polizia di Stato, è sempre stata molto alta, sia come produzione propria, sia con i partner istituzionali, secondo la condivisione del principio che una maggiore sensibilizzazione, conoscenza ed informazione dovrebbero portare ad una maggiore consapevolezza dei rischi sia per il mondo adulto che per quello più giovane.

“Se non rispondi non muore nessuno. Quando guidi #GUIDAeBASTA” è il claim della recente campagna di sicurezza stradale promossa da Anas, in collaborazione con Polizia di Stato, per sensibilizzare gli automobilisti sui pericoli che si corrono quando ci si distrae al volante. L’obiettivo della campagna, diffusa su web, social network e radio, è quello di parlare in modo diretto agli automobilisti, usando un linguaggio accattivante, volto a far crescere la consapevolezza dei pericoli legati ad una guida distratta.

L’Aci, invece, ha puntato solo sui social network e coinvolto l’attore Francesco Mandelli per video e messaggi che hanno come fulcro una domanda: «Quando guidate a 100 all’ora chiudete gli occhi?». La risposta sono due hashtag: #guardalastrada e #mollastotelefono. Mandelli, guidatore nel video, alla fine, spegne il cellulare, ma il peggio è già successo. Come spesso accade.

Cosa fanno i nostri vicini di casa

Dall’esame delle cause degli incidenti stradali e dalla comparazione tra la loro incidenza sul fenomeno infortunistico ed il regime sanzionatorio loro riservato nel vigente Codice della Strada, si rileva che alcuni comportamenti effettivamente molto pericolosi non sono oggetto di sanzioni proporzionate e, perciò, dissuasive.

Con quanto si è detto sino ad ora, si ha la percezione, in parte vera, che il trattamento sanzionatorio della “guida distratta” non sia proporzionato alla gravità del fenomeno infortunistico.

L’art. 173 del Codice della Strada² si è detto essere l’unica norma nel panorama giuridico italiano che si occupa della materia. Vietando l’uso del

² Art. 173 Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida:

“1. Il titolare di patente di guida, al quale in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l’obbligo di usarli durante la guida.

2. È vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle Forze armate e dei Corpi di cui all’articolo 138, comma 11, e di polizia. È consentito l’uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l’uso delle mani.

3. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 81,00 a euro 326,00.

3 bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 161,00 a euro 646,00. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, qualora lo stesso soggetto compia un’ulteriore violazione del corso di un biennio.” Punti decurtati: 5.

cellulare senza vivavoce, prevede una modesta sanzione pecuniaria, con sanzioni accessorie solo in caso di recidiva biennale. Sebbene l'ultima modifica alla normativa sia datata 2002, si è del parere che non sia aggiornata rispetto alle nuove tecnologie, perché ad esempio non disciplina l'uso degli smartphone, non tanto in modalità di conversazione, quanto nell'uso di tutte le altre applicazioni, come ad esempio gli sms che, durante la guida, possono avere esiti veramente disastrosi.

Nel pessimismo cosmico che distingue l'utente della strada medio, quello per intendersi che condanna i comportamenti scorretti altrui assolvendo sempre e comunque se stesso, c'è chi ritiene che il nostro ordinamento abbia qualche lacuna e chi, al contrario, gli imputa un'eccesso di produzione.

È di tutta evidenza che la complessità dei fenomeni sociali e il loro rincorrersi nel tempo richiedano frequenti aggiornamenti e modifiche per rendere più efficaci e maggiormente dissuasive le norme: per questo, probabilmente, un inasprimento delle sanzioni, che incida non tanto sull'aspetto monetario quanto sul titolo abilitativo e sulla disponibilità dei veicoli, potrebbe fungere da maggiore deterrente creando quel necessario "spauracchio" più funzionante con il popolo italico.

Fuori dall'Italia

Francia

Ma vediamo cosa succede a due passi da noi, al di là delle Alpi.

Dal 1 luglio 2015 in Francia, con l'entrata in vigore della 22esima misura del piano d'azione nazionale per la sicurezza stradale, una modifica di quel codice della strada vieta a tutti i conducenti di autovettura, autocarri, motocicli e ciclomotori di portare all'orecchio dispositivi suscettibili di emettere suoni (conversazioni telefoniche, musica, radio).

Unica eccezione gli apparecchi elettronici correttori di ipoacusia. Sostanzialmente, per telefonare mentre si guida, si devono utilizzare le sole apparecchiature viva voce. La sanzione prevista per le violazioni della nuova norma è di 135 euro, con decurtazione di 3 punti dalla patente di guida, su un totale di 12 punti disponibili.

Questa maggiore severità discende dall'esigenza di contrastare un comportamento che in Francia è responsabile di 1 incidente stradale su 10 e che, secondo le statistiche transalpine, moltiplica per tre il rischio di

incidente, anche in considerazione del fatto che il 51% dei conducenti francesi dichiara di far uso del telefonino mentre è alla guida.

L'istituto francese di statistica ha, inoltre, fatto sapere che la distrazione per ascolto telefonico durante la guida, determina una riduzione dal 30% al 50% delle informazioni percepite dalla strada, con conseguente impatto negativo sull'ottimale esecuzione delle manovre di guida e relativa condotta.

Svizzera

Restando oltralpe, anche il governo federale di Berna ha confermato che i provvedimenti amministrativi per violazioni del codice della strada imputabili a disattenzione alla guida sono in costante aumento e la distrazione provocata dall'utilizzo durante la guida di mezzi di comunicazione e di strumenti elettronici multimediali costituisce un serio pericolo per la sicurezza stradale.

In Svizzera, il codice della strada impone di non effettuare telefonate se non con l'impiego di un dispositivo c.d. "mani libere", che consente di mantenere intatta la possibilità di compiere agevolmente tutte le manovre di guida e di non scrivere e/o leggere messaggi alla guida, mentre non è vietato premere brevemente un tasto del navigatore, qualora tale apparecchio sia facilmente raggiungibile e fisso.

In caso di violazione del divieto, la sanzione minima attuale è di 100 CHF (pari a circa 95 euro) ma, nei casi più gravi, può comportare anche l'applicazione di una pena detentiva e la sospensione della patente per almeno 3 mesi.

Il Consiglio federale svizzero ha recentemente auspicato un aumento della sanzione prevista per chi utilizza durante la guida dispositivi elettronici come cellulari, navigatori, tablet, in grado di influire negativamente sulle capacità di guida, atteso che il conducente, distratto dalle operazioni di digitazioni, reagisce più lentamente, frena con minore efficacia e manovra il veicolo con precisione ridotta. Lo stesso Consiglio ha, quindi, proposto un aumento della sanzione a 500 CHF (circa 450 euro).

In caso di incidente stradale riconducibile a tale violazione il codice civile elvetico prevede anche riduzioni nelle prestazioni assicurative.

Altri Paesi

Proseguendo il nostro viaggio a ridosso dei confini nazionali, sensibilmente minori appaiono le sanzioni previste in Slovenia (85 euro) e in Austria (25 euro)

Un'ultima curiosità riguarda la Repubblica di San Marino dove ai sensi dell'art. 2 comma 8 del codice della strada, durante la marcia è vietato fumare, usare cuffie sonore o apparecchi radiotelefonici, salvo che questi siano muniti di dispositivi che non richiedano per il loro funzionamento l'uso delle mani, o mantenere il volume di apparecchi radio o di riproduzione sonora tanto alto da compromettere la sicurezza della guida.

La sanzione va da un minimo di 100 euro a un massimo di 300 euro.

Per concludere

Si è visto che l'urgenza della questione sicurezza stradale richiede l'elaborazione e la messa in atto di strategie efficaci di contrasto che iniziano dall'aumento dei controlli, passando anche da una maggiore severità nel punire le violazioni al Codice della Strada.

È vero che importanti risultati sono stati raggiunti, ma molta strada è ancora da percorrere per raggiungere l'obiettivo più ambizioso, che è quello di salvare quante più vite umane possibile.

In questo panorama, veramente poco edificante, per perseguire i comportamenti illeciti, la Polizia Stradale sta schierando, in alcune realtà territoriali, anche pattuglie con colori di serie (le cosiddette 'civette') che dovrebbero portare maggiori risultati. Infatti, troppo spesso l'utilizzo delle autovetture con i colori di istituto è risultata inefficace su questo tema, poiché si limita ad avere un effetto nell'immediato, quando il conducente del veicolo si accorge della presenza della polizia, magari attraverso un colpo d'occhio allo specchietto retrovisore.

L'attuale sanzione pecuniaria abbinata alla sottrazione di punti dalla patente, potrebbe essere accompagnata, sollecitando in questo senso il legislatore, dal ritiro della licenza di guida nell'immediatezza della prima sanzione o da provvedimenti restrittivi sul veicolo condotto.

Quando i comportamenti illeciti costituiscono l'atteggiamento più diffuso, come spesso accade nel settore della circolazione stradale, occorre necessariamente ricorrere a strategie sistematiche che permettano di allargare, quanto più possibile, la base di controllo.

L'obiettivo da raggiungere è il miglioramento significativo dei comportamenti che, oltre ad essere realizzato con azioni di educazione e sensibilizzazione finalizzate a migliorare la consapevolezza del problema della sicurezza, va integrato con mirate azioni di controllo, dirette a ridurre le infrazioni.

Negli ultimi 20 anni è stato molto proficuo il ricorso a tecnologie di controllo da remoto, soprattutto per violazioni molto ricorrenti, una su tutte la velocità.

I risultati raggiunti soprattutto in autostrada, -50% dei morti nei tratti controllati dal tutor, porta a ritenere che l'attività di controllo da remoto possa essere estesa anche ad altre violazioni gravi.

Di recente sono state approvate norme che aumentano il numero ed il tipo di violazioni che possono essere contestate da remoto: la mancanza di copertura assicurativa del veicolo, l'assenza della revisione ed il sovraccarico.

Si può auspicare che anche l'art. 173 possa essere accertato mediante strumenti elettronici, che consentano di contrastare in modo sistematico fenomeni di illegalità diffusa, che risultano difficili da eliminare con le ordinarie forme di controllo.

AiFOS

Associazione Italiana Formatori ed
Operatori della Sicurezza sul Lavoro

è partner nazionale della Campagna europea
“Ambienti di lavoro sani e sicuri ad ogni età”



Manifesti della sicurezza¹

Il manifesto rappresenta un pianeta-cervello dove crescono due alberi, uno con fiori appena germogliati, l'altro con frutti maturi.

Le radici di entrambi gli alberi creano due altalene sulla quale si trovano a confronto due persone di generazione diversa.

È proprio dal rapporto tra i due personaggi che si creano nuove idee sul posto di lavoro, si stimola il cervello a migliorare e migliorarsi, dando a entrambe le due generazioni la possibilità di apprendere dagli altri.

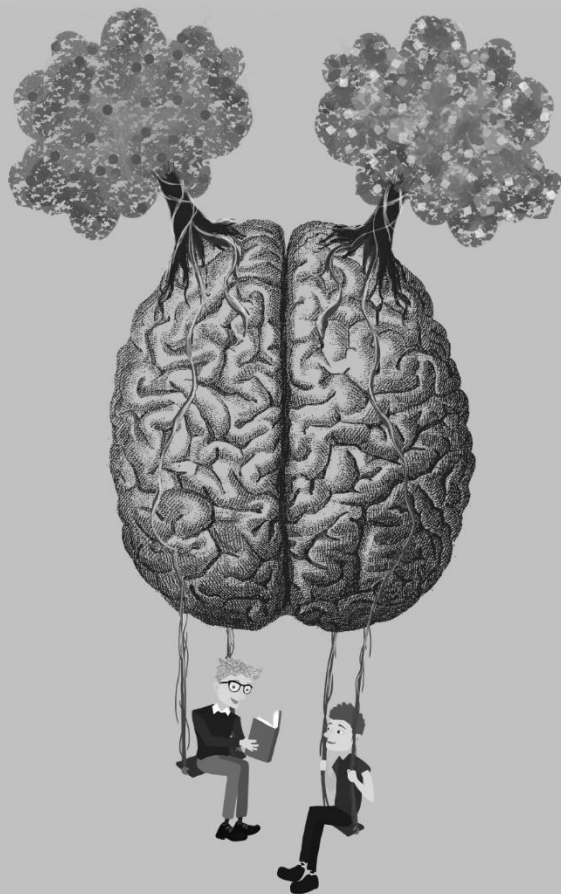
I frutti sono l'obiettivo della nuova generazione, i fiori ricordano alla vecchia la freschezza e la volontà di crescere.

Il rapporto tra le due generazioni che ho rappresentato nell'illustrazione è fondamentale per lavorare al meglio e crescere insieme. Il lavoro deve essere fatto con impegno, non con sforzo; con passione, non con frustrazione. Nessuna delle due generazioni deve ostacolare l'altra per essere felici del proprio ruolo. L'obiettivo del mio manifesto è lanciare questo messaggio il più lontano possibile.

Giulia Gafforelli

¹ In occasione della Campagna Europea della sicurezza 2016-2017 “Ambienti di lavoro sani e sicuri ad ogni età”, AiFOS insieme all'Accademia di Belle Arti Santa Giulia di Brescia ha lanciato un concorso per la realizzazione dei migliori manifesti sul tema dell'invecchiamento della forza lavoro. Ogni numero dei “Quaderni” di quest'anno presenterà uno dei primi quattro manifesti classificati, disponibile in allegato in formato poster.

Le idee fioriscono ad ogni età



SANTAGIULIA
HDEMA
DI BELLE ARTI



AiFOS
Associazione Italiana Formatori ed
Operatori della Sicurezza sul Lavoro

ferrero
1813 1841 1851 1856

Manifesto realizzato da Giulia Gafforelli

Direttore: Lorenzo Fantini

Direttore Responsabile: Rocco Vitale

Responsabile di Redazione: Maria Frassinè

In redazione: Marco Michelli, Carlo Peruchetti

Direzione: via Sallustiana, 15 - 00187 Roma tel.06.4746969

Redazione: via Branze, 45 - 25123 Brescia tel. 030.6595031

Sito web: www.aifos.it - mail quaderni@aifos.it

Progetto grafico: Silvia Toselli

Stampa: Tipolitotas, via Ponte Gandovere, 3/5 Gussago (BS)

Registrazione al n.10 del registro periodici della cancelleria del Tribunale di Brescia in data 18 febbraio 2010.

AiFOS è partner della Campagna “Ambienti di lavoro sani e sicuri” promossa dall’Agenzia europea per la salute e la sicurezza sul lavoro (OSHA) di Bilbao.

AiFOS è riconosciuta con Decreto della Regione Lombardia n. 10678 del 20/10/2009 quale “Centro di Eccellenza per la Formazione ed il Lavoro”.

Costi e Condizioni di abbonamento

Prezzo di questo numero: € 17,00 (spese di spedizione comprese).

La rivista viene inviata gratuitamente a tutti i soci AiFOS. Le iscrizioni ad AiFOS si effettuano esclusivamente online dal sito www.aifos.it con il versamento della quota annuale di € 130,00.

Hanno collaborato:

Villiam Alberghini, Cecilia Alessandrini, Lorenzo Alessio, Diego Alhaique, Giovanni Alibrandi, Pietro Aloisio, Giovanna Alvaro, Alberto Andreani, Fabrizia Archetti, Eugenio Ariano, Cecilia Arici, Martina Baldissari, Giovanni Ballan, Chiara Ballarini, Lorenzo Baraldo, Gregorio Barberi, Giuseppe Battista, Gigi Bellometti, Maurizio Belloni, Chiara Bellotti, Antonella Bena, Franco Bettoni, Fabrizio Benedetti, Riccardo Bianconi, Renato Bisceglie, Filippo Bonfante, Elena Bonfiglio, Giuseppe Bonifaci, Renata Borgato, Riccardo Borghetto, Ghita Bracaletti, Silvana Bresciani, Mariano Bruno, Antonio Buccellato, Eleonora Buratti, Ettore Bussi, Margherita Caci, Luca Callegari, Sebastiano Calleri, Abele Carnovali, Alessandro Cafiero, Pier Sergio Caltabiano, Marina Calabrese, Norberto Canciani, Susi Canti, Andrea Capri, Maria Capozzi, Filippo Casella, Ezio Castiglione, Roberto Catana, Carmelo G. Catanoso, Donato Ceglie, Paola Cenni, Alberto Cerquaglia, Enrico Ciccio, Giuseppe Ciarcelluto, Emma Anna Rita Cicone, Francesca Bagni Cipriani, Andrea Cirincione, Andrea Paolo Colombo, Luisa Cozzi, Luigi Dal Cason, Alice Colombo, Sonia Colombo, Claudio Colosio, Vincenzo D’Onofrio, Silvano Danesi, Federica Dascoli, Dario De Andrea, Massimo De Felice, Marco De Mitri, Marco Del Bono, Diego de Merich, Fabrizio De Pasquale, Adele De Prisco, Chiara Delfini, Davide Degrassi, Fulvio Degrassi, Emanuela Denti, Guido Di Bartolomei, Lorena Di Felice, Enzo Di Frenna, Andrea Di Giacobbe, Giorgio Di Leone, Cristina Di Tecco, Dario Domenighini, Maria Grazia Doria, Silvia Doria, Rolando Dubini, Priscilla Dusi, Davide Facchinetti, Matteo Fadenti, Erick Faita, Lorenzo Fantini, Stefano Farina, Paola Favarano, Gloriana Favaretto, Rosa Anna Favorito, Pietro Ferrari, Patrizia Ferri, Francesca Filippini, Federica Fontana, Fulvio Fornaro, Giulia Forte, Lorenzo Fortunati, Ermanno Franchini, Christian Franzelin, Cristina Frasca, Piergiorgio Frasca, Cinzia Frascheri, Maria Frassinè, Umberto Frigelli, Graziano Frigeri, Virginio Galimberti, Gabriella Galli, Rosita Garcia, Elisa Gerbino, Monica Ghelli, Antonio Ghibellini, Dario Alberto Gigante, Demetrio Gilromo, Maria Giovannone, Angelo Giuliani, Gianluca Grossi, Anna Guardavilla, Rossana Guarini, Annalisa Guercio, Margherita Guzzoni, Sergio Iavicoli, Pierluigi Innocenti, Eugenia Innocenti, Mariano Innocenzi, Tiziana Ippoliti, Lucia Isolani, Giovanni Laverda, Stella Lazzarini, Michele Lepore, Fabiola Leuzzi, Alessandra Ligi, Monica Livella, Simonetta Lo Brutto, Sandro Loffredo, Massimiliano Longhi, Fabrizio Lovato, Giuseppe Lucibello, Giuseppe Macchi, Alessandra Mancini, Elisabetta Maier, Cristina Maiolati, Carla Mammoni, Laura Manfrin, Marialaura Manna, Vanessa Manni, Linda Mantia, Luciano Marchiori, Sandro Marinelli, Federica Masci, Pierpaolo Masciocchi, Marco Masi, Michele Meschino, Tommaso Minerva, Michele Montesor, Francesca Moroni, Francesco Naviglio, Innocente Nardi, Olga Nocerino, Grazia Nuzzi, Enrico Occhipinti, Marco Orlandi, Elena Padovan, Attilio Pagano, Fabiana Palù, Adriano Papale, Paolo Parma, Rino Pavanello, Massimo Peca, Veronica Pede, Paolo Pennesi, Benedetta Persechino, Carlo Peruchetti, Manuela Peruzzi, Domenico Pessina, Fabio Pontrandolfi, Efisio Porcedda, Stefano Porru, Daniela Francesca Pozzi, Aldo Preti, Loredana Quaranta, Giancarlo Quiliggotti, Alessandra Radicioni, Diego Ragni, Giacomo Rao, Federico Reali, Mats Ryderheim, Franco Robecchi, Matteo Ronchetti, Giancarlo Ronchi, Manuela Rossini, Danilo Ruberto, Federico Ruspolini, Gianna Ruzzon, Maurizio Sacconi, Luca Saitta, Nirvana Salvi, Carmine Salamone, Elisa Saldutti, Fiorello Samarani, Stefano Sambraello, Luca Sani, Marco Fabio Sartori, Simone Schiaroli, Davide Scotti, Christa Sedlatschek, Marcello Segre, Andrea Serpelloni, Massimo Servadio, Costantino Signorini, Emidio Silenzi, Giannuzio Sinardi, Chiara Somaruga, Giuseppe Spada, Alberto Spasciani, Maria Simonetta Spada, Eva Stofler, Michele Tiraboschi, Loreta Tobia, Stefano Tomelleri, Filippo Trifiletti, Silvia Toselli, Giulia Vailati, Antonio Valenti, Celso Vassalini, Concetta Vatrano, Davide Venturi, Nicola Villa, Andrea Volpe, Vito Volpe, Rocco Vitale, Carlo Zamponi, Federica Zanetti, Daniele Zannoni, Giovanna Zappa, Claudia Zoani.

Precisazioni

È vietata la riproduzione o la memorizzazione dei “QUADERNI DELLA SICUREZZA AiFOS” anche parziale e su qualsiasi supporto. La Direzione della rivista e l’Associazione Italiana Formatori ed Operatori della Sicurezza sul Lavoro declinano ogni responsabilità per i possibili errori o imprecisioni, nonché per eventuali danni risultanti dall’uso delle informazioni contenute nella presente pubblicazione.



AiFOS

Associazione Italiana Formatori ed
Operatori della Sicurezza sul Lavoro

CORSO

QUALIFICATO AiFOS

GUIDA IN SICUREZZA

www.aifos.it

- 1 Modulo **e-Learning**
- 2 Modulo **teorico in aula**
- 3 Modulo **pratico**



Corso rivolto a RSPP, ASPP, Formatori della sicurezza e Consulenti

Per informazioni circa date e iscrizioni visitate il sito www.aifos.it
oppure contattate formarsi@aifos.it - 030.6595035

Strumenti per la misura di RUMORE e VIBRAZIONI



dosimetro
acustico
ATEX

www.svantek.it



SVANTEK ITALIA

Svantek Italia srl Via S. Pertini 12, - 20066 Melzo MI Tel. 02 57609229 Fax: 02 95735721