

Dipartimento di prevenzione Medico

Sede territoriale di Mantova

Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro

Protocollo: _____

Egr. Utente

Oggetto: il caso degli infortuni stradali. Un percorso formativo per i lavoratori.

IL PROGETTO¹:

L'Accordo Stato Regioni del 21/12/11 recita che la *“metodologia d'apprendimento privilegia un approccio interattivo che comporta la centralità del lavoratore nel percorso di apprendimento”*. Una sostanziale novità, rispetto alla tradizionale formazione “d'aula” erogata prima degli Accordi. Essa è sovente intesa come lezione di tipo frontale in cui il docente fornisce informazioni da apprendere e il discente è coinvolto soprattutto nello sforzo di seguire la lezione e di prendere appunti.

La classica lezione tradizionale, nella quale il partecipante ha un ruolo passivo, quindi, deve essere integrata da altre tecniche che la rendono più interattiva. Ciò è in linea con le esigenze fisiologiche, psicologiche e esperienziali degli adulti. È ormai consolidato, infatti, che l'adulto dà la sua disponibilità ad apprendere se ha motivazioni (bisogni, desideri, maggior soddisfazione nel lavoro, autostima, ecc. sono più potenti di promozioni e retribuzioni più alte) che lo spingono a partecipare alla formazione e se riscontra vantaggi attuabili concretamente nella propria vita reale (ad esempio se ritiene che questo potrà aiutarlo ad assolvere dei compiti o ad affrontare i problemi che incontra nelle situazioni del proprio lavoro).

Quando pianificate per un anno, piantate il grano.

Quando pianificate per 10 anni, piantate gli alberi.

Quando pianificate per la vita, formate e educate le persone.

Guan Zhong (filosofo e politico)

In materia di incidentalità stradale il percorso formativo appare di particolare complessità se l'obiettivo sarà quello di *incidere sui comportamenti* dei lavoratori che, sia durante la guida di mezzi “in occasione di lavoro” che durante i trasferimenti “in itinere”, di fatto, compiono attività direttamente connesse al lavoro o per raggiungere un *obiettivo di lavoro*.

Le statistiche, sul fenomeno, sono impietose e richiamano tutti *gli attori della prevenzione* a dare il loro contributo per iniziare a considerare l'incidentalità sulle strade, in qualunque forma essa di presenti, all'interno dei percorsi formativi a di aggiornamento dei lavoratori ai sensi dell'art. 37 del D.Lgs 81/08, da attuarsi secondo le

¹ Per la parte metodologica relativa ai processi formativi è stato utilizzato il documento “FORMAZIONE DEI LAVORATORI IN MATERIA DI IGIENE E SICUREZZA SUL LAVORO: Guida per le imprese” scaricabile dal sito:
https://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwj97_y2w97LAhVhIpoKHcQaBFcQFggIMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.aslmonzabrianza.it%2Fuser%2Fdownload.aspx%3FFILE%3DOBJ02503.PDF%26TIPO%3DFLE%26NOME%3Dformazione_guida_formazione_lavoratori.pdf&usq=AFQjCNG-yTvjtyo75PgwnE7v8ZRaz8jaLw&sig2=sh2lZ0Fb3b7V5ubXz7YwEw&bvm=by.117868183,d.bGs&cad=rja

modalità operative degli Accordi Stato Regioni del 21/12/11, che fanno, dell'interazione in aula e della partecipazione attiva dei discenti, l'asse portante di una formazione efficace per *incidere sui comportamenti*.

L'esempio vale più di mille parole.

Anonimo

Non di meno altre attività formativo-addestrative possono essere messe in campo per migliorare le performance della propria guida, quali i corsi di guida sicura; ma permane la necessità, *prima*, di entrare in contatto con il lavoratore per *aprire un canale comunicativo* sul suo ruolo di "pilota" al fine di metterlo nelle migliori condizioni di accettare eventuali cambiamenti nel proprio stile di guida.

Dovranno pertanto prevalere **lavori di gruppo², case history³ ed esercitazioni⁴**, per ottenere il massimo coinvolgimento dei lavoratori nell'ambito di *presa di coscienza* sulla guida di un qualunque mezzo che, eseguita anche nella vita di tutti i giorni, può comportare abitudini rischiose che si ripercuotono, inevitabilmente, durante la guida in occasione di lavoro ed in itinere.

L'apprendimento di nuove conoscenze, la capacità di comprensione, l'abilità, i valori, gli atteggiamenti saranno tanto più efficaci quanto più essi saranno presentati nel contesto della loro applicazione alle situazioni reali. Ad esempio, risulta più valido rendere consapevoli i lavoratori del rischio da incidente stradale osservando i risultati di cattive abitudini e consuetudini comportamentali ad alto rischio, piuttosto che facendoli assistere ad una lezione teorica sullo stesso argomento.

L'adulto, inoltre, si aspetta che il docente non trasmetta soltanto nuovi contenuti, ma prenda in considerazione le conoscenze formative pregresse e le esperienze che ha ormai sviluppate e fatte proprie nel corso della sua vita.

L'esperienza **soggettiva** precedente dell'adulto, in materia di incidentalità stradale, sia diretta che indiretta, può costituire una base sempre più ampia su cui *innestare* i nuovi apprendimenti; in altre parole, per essere efficace, il nuovo apprendimento deve integrarsi in qualche modo con l'esperienza precedente. Per ritornare all'esempio rischio da incidente stradale, se la formazione riesce ad "attivare" l'esperienza diretta dei lavoratori (che normalmente utilizzano mezzi di trasporto) è possibile *recuperare, direttamente in aula*, le loro modalità di guida soprattutto mediante l'ausilio di fotografie e filmati, e su queste ragionare insieme rilevando eventuali aspetti critici da migliorare, proprio in termini comportamentali.

Emerge infatti da molti studi⁵ che uno dei fattori primari di rischio da incidente stradale è insito nel comportamento del conducente, anche solo a livello attenzionale per valutare ambiente, circostanze, comportamento di altri soggetti presenti all'interno delle sede stradale; attività che va sotto il nome di **Situation Awareness** (*consapevolezza situazionale⁶*).

² E' la metodologia più utilizzata e risulta molto efficace nella formazione degli adulti. I partecipanti sono suddivisi in gruppi di dimensioni ridotte (7-8 persone al massimo) a cui è assegnato, in un tempo definito, un compito da svolgere (riportare un'esperienza, discutere un tema, esplicitare opinioni, ...) con la supervisione del docente. In questo modo si verifica un coinvolgimento attivo che facilita lo scambio d'idee ed esperienze e il prodotto finale è frutto di una sintesi collettiva in cui ciascuno può riconoscersi.

³ Descrizione di un'esperienza che mette in luce una possibile soluzione a un problema, attorno al quale tutto quel caso gravita, allo scopo di far maturare ai partecipanti consapevolezza e competenza professionale (ad es. situazione problematica accaduta realmente a un discente e che egli stesso sottopone ai colleghi per analizzarlo e affrontarlo, supervisionato dal formatore); è una metodologia che può essere finalizzata all'acquisizione di competenze specialistiche con particolare riferimento agli aspetti legati all'individuazione, trattamento e controllo dei rischi.

⁴ Tecniche che servono a rafforzare l'apprendimento di conoscenze o capacità operative; possono essere nozionistiche (es. test per fissare concetti), applicative (es. eseguire una manovra osservata), oppure esercitazioni "per problemi" ossia applicare a una situazione problematica le conoscenze pregresse (es. metodologia Problem Based Learning).

⁵ La ricerca arriva dall'Ohio State University negli Usa ed è stata pubblicata sulla rivista Accident analysis and prevention; i dati americani raccolti, sono stati ottenuti esaminando il database del National Electronic Injury Surveillance System, che monitora quanto accade sulle strade e non solo, evidenziando appunto che la fascia d'età più a rischio di incidenti stradali a causa dell'uso del cellulare mentre si è alla guida, è quella che va dai 16 ai 25 anni.

⁶ **Situation Awareness**: avere completa consapevolezza di una situazione per poter prendere le giuste decisioni. Il concetto di Situation Awareness si applica a qualsiasi attività umana nella quale un individuo si trova ad affrontare delle scelte che possono, nelle piccole o grandi cose, condizionare il futuro suo e di ciò di cui ha responsabilità. E spesso il tempo a disposizione per prendere quella decisione è strettissimo. La consapevolezza della situazione, o **consapevolezza situazionale**, è "costruita" dalla percezione di elementi ambientali, dalla comprensione del loro significato e **dalla capacità di proiezione in un futuro più o meno ravvicinato degli effetti del loro cambiamento**. La consapevolezza situazionale è particolarmente importante in settori dove il flusso di informazioni può essere molto elevato e decisioni sbagliate possono portare a gravi conseguenze. In particolare durante la guida di mezzi di trasporto dove *di norma* la situazione

Non possiamo insegnare nulla alle persone; possiamo solo aiutarle a scoprire le cose da loro stesse.

Galileo Galilei (fisico, filosofo, astronomo e matematico italiano)

In ambito lavorativo, in applicazione degli Accordi, è previsto un aggiornamento quinquennale, di durata minima di 6 ore, per tutti i livelli di rischio individuati, nel quale non dovranno essere meramente ripetuti argomenti e contenuti già trattati nei corsi base, ma si dovranno sviluppare significative evoluzioni e innovazioni, compreso **l'accrescimento di competenze non tecniche** (Non Technical Skills⁷ - NTS), che permettano una migliore gestione del *rischio residuo*, tra cui, appunto, quello da rischio stradale che, quasi mai, se non per operatori del trasporto su strada, viene trattato nei corsi di formazione.

E se trattato, di rado mediante tecniche innovative.

Infatti la ricostruzione della dinamica incidentale, mediante il ricorso a tecniche della **Medicina narrativa**⁸, rappresenta una nuova frontiera della prevenzione nei luoghi di lavoro.

Per quanto sopra esposto appare non più procrastinabile la tematica dell'incidentalità stradale, in tutte le sue forme, all'interno dei percorsi formativi dei lavoratori. Pur consapevoli che tale argomento è di complessa trattazione, si propone uno strumento formativo *ad hoc* al fine di supportare, anche nell'ambito delle attività ex art. 10 del D.lgs 81/08⁹ (Informazione e assistenza in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro), i datori di lavoro impegnati nella rilevante (e fondamentale) attività di formazione dei propri collaboratori, a qualunque livelli della catena organizzativa essi si trovino.

L'obiettivo è quello di rendere il lavoratore **maggiormente consapevole dei rischi** connessi allo svolgimento della sua mansione, anche nell'ambito dei corretti stili di vita, **dei possibili danni** al suo benessere e a quello degli altri lavoratori ed utilizzatori della strada¹⁰ e di portarlo a conoscenza **del sistema di tutela della salute e della sicurezza** che la comunità sociale (soggetti aziendali, istituzioni e organi di vigilanza) mette in atto con l'obiettivo di raggiungere un'integrazione tra lavoro, salute e stili di vita adeguati alla tutela della Salute Pubblica. L'incidente in itinere (riconosciuto dall'INAIL) si pone infatti a scavalco tra un'attività lavorativa propriamente detta ed una fase della propria giornata che, dall'ambito della vita privata, si innesta gradualmente, a

esterna è particolarmente mutevole e non sempre conosciuta (e se conosciuta lo è non completamente), prendere la giusta decisione in breve tempo può rappresentare la differenza tra vivere o morire. Non l'incapacità o la disattenzione, ma la mancanza o insufficiente consapevolezza della situazione è stata identificata come una delle cause primarie negli incidenti attribuibili ad errori umani.

⁷ Le **Non Technical Skills** sono delle abilità cognitive personali e sociali che complementano le abilità tecniche degli operatori e dei professionisti. Queste abilità sono delle risorse che contribuiscono alla realizzazione di performance sicure, efficienti ed affidabili. L'analisi di molti casi critici, di errori ed incidenti ad esempio, ha messo in evidenza come i fattori all'origine dell'evento non riguardassero tanto l'adeguatezza delle competenze professionali possedute dagli operatori, ma proprio il ruolo delle non technical skills. In altre parole, i professionisti più esperti compiono gli errori più semplici. Questo non deriva da deficit formativi specialistici e di conoscenze tecniche, ma dal ruolo, non ancora consapevole, svolto dalle non technical skills. Le NTS sono abilità cognitive personali, sociali e relazionali osservabili e rilevabili; le più rilevanti sono: la consapevolezza situazionale (l'attenzione all'ambiente di lavoro); il decision making; la comunicazione; il lavoro di gruppo; la leadership; la gestione dello stress; la gestione della fatica. Alcune di queste abilità possono essere validamente ed efficacemente utilizzate proprio nell'ambito della guida dei mezzi di trasporto.

⁸ Molti autori considerano la narrazione della dinamica infortunistica fondamentale per l'analisi eziologica e l'identificazione di priorità e strategie di intervento, consentendo l'approfondimento di comportamenti complessi, attitudini e interazioni dei soggetti nella ricostruzione dei processi decisionali e del contesto in cui si è verificato l'infortunio. Sulla base di queste considerazioni si inserisce il progetto di sperimentare l'utilità di un sistema di raccolta delle storie di infortunio più rappresentative, misurandosi anche sulla capacità di far circolare le informazioni validate e sistematizzate utilizzando un sistema di trasferimento delle evidenze basato sulla narrazione degli eventi infortunistici. I racconti di situazioni realmente accadute generano infatti un rapporto di fiducia tra i destinatari, costituendo un metodo efficace per il passaggio delle conoscenze e un buon sistema per farle ricordare.

http://www.dors.it/alleg/newfocus/201404/relazione%20attivita%20C3%A0%202013_perweb.pdf

In questo senso la Medicina Narrativa si avvicina, filosoficamente parlando, agli approcci olistici tipici delle medicine non convenzionali, che a fronte di una classificazione rigida delle malattie, propongono una soggettivizzazione del paziente, visto in tutta la sua complessità e unicità. Le storie d'infortunio e di incidente pertanto offrono l'occasione di contestualizzare dati statistici di fonte INAIL, soprattutto in termini di misure di prevenzione, condivise da una comunità di pratiche. La narrativa permette di leggere gli eventi con gli occhi degli altri, apportando una ricchezza e una pluralità di prospettive oggi assenti e offre, a sua volta, agli operatori della prevenzione la possibilità di avere una visione più completa dei problemi e delle relative soluzioni.

⁹ Le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, tramite le AA.SS.LL. del SSN, il Ministero dell'interno tramite le strutture del corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, l'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza sul lavoro (ISPESL), il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, il Ministero dello sviluppo economico per il settore estrattivo, l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL), l'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), gli organismi paritetici e gli enti di patronato svolgono, anche mediante convenzioni, attività di informazione, assistenza, consulenza, formazione, promozione in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, in particolare nei confronti delle imprese artigiane, delle imprese agricole e delle piccole e medie imprese e delle rispettive associazioni dei datori di lavoro.

¹⁰ La recente ricerca "STUDIO DEL FENOMENO INFORTUNISTICO DEGLI INCIDENTI STRADALI IN OCCASIONE DI LAVORO ED IN ITINERE NELLA PROVINCIA DI MANTOVA CAUSE E CIRCOSTANZE" ha stimati in **183.663.804** € i danni economici degli eventi incidentali stradali che hanno coinvolto parte della popolazione pari a 471 soggetti (non lavoratori) e cioè il 10% del campione complessivo (4538 lavoratori).

quella lavorativa. Non v'è dubbio però che le conseguenze di un eventuale incidente in itinere so possono riverberare pesantemente sull'azienda ove il lavoratore presta la sua opera, con qualunque contratto sia stipulato il rapporto tra le parti.

Si offre pertanto al formatore, abilitato alla formazioni ai sensi del Decreto Interministeriale del 6 marzo 2013¹¹, due tipologie di strumenti formativi finalizzati ad introdurre, nei percorsi formativi dei lavoratori, sia di prima formazione che in aggiornamento, l'argomento dell'incidentalità stradale ed in particolare su uno dei determinanti di rilievo, il colpo di sonno, che caratterizza parte degli eventi incidentali anche *non lavorativi*.

Entrambi gli strumenti, il cortometraggio e la storia, sono stati elaborati sulla base di un evento realmente accaduto e possono essere utilizzati singolarmente o in coppia, in base alle possibilità di tempo e di obiettivi offerti dal piano formativo condiviso con il datore di lavoro. Infatti entrambi gli strumenti possono integrare un progetto formativo di lavoratori in formazione ai sensi dell'art 4 degli ASR del 21/12/2011 (prima formazione) oppure in aggiornamento (art 9 degli ASR del 21/12/2011).

Sono inoltre disponibili documenti ufficiali sul tema trattato al fine di supportare adeguatamente il formatore nel delicato compito di attivare le *sensibilità* dei discenti e porre in essere in aula le migliori condizioni di dialogo con i lavoratori e la partecipazione attiva degli stessi, parti integranti del processo formativo.

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§ IMPORTANTE §§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

Note per l'utilizzazione del supporto formativo:

1. Il cortometraggio "Il buio, ... all'improvviso" è fornito con una sincronizzazione musicale alternativa all'originale (in Royalty free) al fine di limitare i costi autorizzativi. E' possibile richiedere copia del DVD originale con le musiche d'autore debitamente autorizzate e fornito gratuitamente dall'ATS Val Padana con le sole spese di spedizione, alla mail: michele.montresor@aslmn.it.

Oppure è visionabile in streaming dal 1° luglio 2016 sul sito dell'ATS Val Padana al link:

http://www.aslmn.it/Templ_cont.asp?IDLivello1=171&IDLivello2=1681&IDLivello3=1025&IDLivello4=541

¹¹ Entrato in vigore il 18 marzo 2014, esso prevede che fino al 18/03/2016 i datori di lavoro-RSPP potevano svolgere attività formativa per i propri lavoratori, dopodiché devono dimostrare di essere in possesso di uno dei criteri definiti dal DM 3 marzo 2013.

Ringraziamenti:

Il presente lavoro è stato realizzato a isorisorse intendendo unicamente le risorse economiche. Invece dal punto di vista delle risorse umane il tempo dedicato e la professionalità messa a disposizione sono stati notevoli. Devo quindi ringraziare di cuore amici e collaboratori per la passione, disponibilità e pazienza dimostrata in questi mesi di "lavorazione" del pacchetto formativo.

Gli amici **Emanuele e Melissa Martelli** di Sabbioneta (MN) senza cui il cortometraggio "Il buio, ...all'improvviso" non avrebbe mai visto la luce: la loro pazienza è stata messa a dura prova dalla mia insistenza, ma la loro dedizione è stata encomiabile ed hanno dimostrato che, anche con strumenti artigianali, è possibile *comunicare* in modo efficace. Anche l'amico **Pippo Pollina** ha dato il suo contributo per la concessione di due canzoni, "Hei che stress" e "Sotto la ruota" che hanno contribuito a creare la giusta atmosfera (solo per DVD originale). Sempre in tema del cortometraggio annovero la Ditta Antinfortunistica Bellesini di **Bellesini Fabio** di Villafranca di Verona per la concessione del cantiere di Roverbella dove sono state girate le riprese del cantiere e l'amico **Silvio Bettinelli** per la voce profonda del narratore.

Ringrazio anche l'amico **Massimo Stipcevich** di Curtatone che ha curato la grafica delle copertine e della presentazione sulla scheda del concorso Inform@zione.

Ultimi (ma non ultimi) la Direzione Aziendale ATS Val Padana e la formatrice **Chiara Nardo**¹² di Bologna che è riuscita, nei 4 giorni di formazione in ASL, a seminare il germe della curiosità in materia di formazione degli adulti, aprendomi strade formative fino ad allora sconosciute.

Michele Montresor

ATS della Val Padana
Sede territoriale di Mantova
SPSAL - Servizio Prevenzione Sicurezza Ambienti di Lavoro
Via dei Toscani 1 - 46100 Mantova
Tel. 0376/334473 cell. 335.6040072
Fax. 0376/334461
michele.montresor@aslmn.it
spsal.mantova@aslmn.it
www.ats-valpadana.it

Il Responsabile del progetto: Emanuela Anghinoni
Il Referente del progetto: Michele Montresor

ATS Val Padana
Tecnico della Prevenzione
Ufficiale di Polizia Giudiziaria
Servizio Prevenzione Sicurezza
Ambienti di Lavoro
MICHELE MONTRESOR


¹² Laureata in psicologia all'Università di Padova, svolge attività libero professionale nel campo della formazione e della consulenza.