

Regione Piemonte - Azienda Sanitaria Locale CN2 "Alba - Bra"

D e t e r m i n a z i o n e D i r e t t o r i a l e

NUMERO GENERALE	CODICE PROPOSTA				DATA
	BUDGET	ADOTT.	ANNO	PROGR.	
1585	000	COM	11	0006	7 DICEMBRE 2011

O G G E T T O :

APPROVAZIONE DELL'AGGIORNAMENTO DELLA VALUTAZIONE DEI RISCHI DERIVANTI DALL'USO DI AUTOMEZZI AZIENDALI AI SENSI DEL D.LGS. 81/08 E S.M.I.

I L D I R E T T O R E A M M I N I S T R A T I V O

In quanto Datore di Lavoro ai sensi di quanto disposto dall'art. 28, u.c., dell'Atto Aziendale approvato con determinazione n. n. 1197/DIG/001/08/0008 del 30 giugno 2008 e rettificato con provvedimenti nn. 1851/DIG/001/08/0020 del 30 ottobre 2008 e 2239/100/DIG/08/0048 del 29 dicembre 2008;

Atteso che, in ottemperanza a quanto previsto negli articoli 28 e 29 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., il Datore di lavoro, per mezzo del Servizio di Prevenzione e Protezione, deve provvedere all'aggiornamento della valutazione dei rischi in tutti i casi previsti dalla Legge;

Preso atto che dai dati emersi a seguito dei sopralluoghi effettuati nell'anno corrente dal Servizio di Prevenzione e Protezione, si evince il notevole utilizzo degli automezzi aziendali da parte del personale dipendente dell'A.S.L.;

Considerato inoltre che con Determinazione Direttoriale n.1576/000/DIG/10/0120 del 29 ottobre 2010 si è disposta la condivisione tra le strutture del maggior numero di autovetture ed approvato il nuovo regolamento per la gestione, l'utilizzo e guida degli automezzi di proprietà dell'Azienda;

Verificato che la situazione sopra descritta ha reso opportuno un aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi derivanti dall'uso degli automezzi aziendali;

Atteso che detto documento, realizzato dal Datore di Lavoro per tramite del Servizio di Prevenzione e Protezione e che dovrà essere trasmesso al Medico Competente per l'attivazione della necessaria sorveglianza sanitaria, fa parte sostanziale delle misure di prevenzione così come previsto dalla Legge vigente;

Su proposta conforme del Responsabile della S.O.S. Prevenzione e Protezione (Ing. Ferruccio GAUDINO) che ne ha curato l'istruttoria;

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

D E T E R M I N A

- di prendere atto ed approvare l'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi derivanti dall'uso di automezzi aziendali, che si **allega** quale parte integrante e sostanziale alla presente Determinazione;
- di trasmettere la presente Determinazione al Medico Competente per l'attivazione della conseguente sorveglianza sanitaria;
- di trasmettere la presente Determinazione agli R.L.S. ai sensi dell'Art. 50, comma 1, lettera *e* e comma 4 del D.Lgs. n. 81/08 e s.m.i..

Letto, approvato e sottoscritto.

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO
Gianni BONELLI
F.TO BONELLI

Sottoscrizione del proponente:

IL RESPONSABILE DELLA S.O.S.
PREVENZIONE E PROTEZIONE
Ferruccio GAUDINO
F.TO GAUDINO

*Allegato: - valutazione rischio automezzi aziendali
Archivio: III.5.2 - III.5.3
TR/lm*

Regione Piemonte

Azienda Sanitaria Locale CN2

Via Vida n.10 - 12051 - ALBA

P.IVA 02419170044

E-mail certificata: aslcn2@legalmail.it

S.O.S. PREVENZIONE E PROTEZIONE

Tel. 0173/316.542 - Fax 0173/316.262

E-mail: prevenzione.alba@aslcn2.it

Responsabile Struttura Operativa: Ing. Ferruccio Gaudino



**VALUTAZIONE DEI RISCHI
DERIVANTI DALL'USO DI AUTOMEZZI AZIENDALI**

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

**IL RESPONSABILE
S.O.S. PREVENZIONE E PROTEZIONE
(Ing. Ferruccio GAUDINO)**

Medico Competente	Dott.ssa S. Amandola
R.L.S.	Sig. L. Giacosa, Sig. A. Vigliarolo, Sig. G. La Motta, Sig. G. Boffa, Sig. D. Pacelli, Sig. A. Fasciglione
Aggiornamento	anno 2011

INDICE

1. PREMESSA	6
2. PRINCIPALI CAUSE DI INCIDENTI STRADALI	9
3. COSTI SOCIALI DEGLI INCIDENTI STRADALI	9
4. SITUAZIONE RELATIVA ALLA NOSTRA REALTA' AZIENDALE	11
4.1 Infortuni in itinere e giornate lavorative perse.....	11
4.2 Copertura assicurativa.....	12
4.3 Ulteriori indicazioni.....	13
4.4. Manutenzione.....	15
5. AUTOMEZZI DI PROPRIETA' DELL'A.S.L. CN2 ALBA-BRA	16
ALBA.....	16
BRA.....	17
SEDI DI ALBA.....	18
SEDI DI BRA.....	20
6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO NELL'A.S.L. CN 2	20
6.1 Introduzione.....	20
6.2. Valutazione.....	21
Affaticamento visivo.....	23
Biologico.....	24
Esposizione agli inquinanti nel traffico.....	24
Lavoro a turno.....	29
Microclima.....	29
Postura per seduta prolungata.....	29
Rumore.....	31
Vibrazioni.....	32
Stress psicofisico.....	32
6.3 Esito della valutazione e relative misure di prevenzione.....	33
7. SORVEGLIANZA SANITARIA	35

Il presente documento costituisce l'aggiornamento del documento di valutazione dei rischi redatto al sensi del D.Lgs. 81/08 e s.m.i. ed è stato esaminato da: Datore di Lavoro, Medico Competente, R.L.S.

Come per tutti i documenti di valutazione dei rischi, anche la presente valutazione viene trasmessa in copia al Medico Competente per l'attività di sorveglianza sanitaria così come indicato dall'art. 41 del D.Lgs. 81/08 e s.m.i.

1. PREMESSA

Ancora oggi la nostra società percepisce il concetto di RISCHIO di infortuni (anche mortali) prevalentemente in ambito lavorativo - aziendale, tralasciando importanti considerazioni in campo stradale.

Si sente parlare infatti di infortuni nei cantieri (dove, per altro, la media italiana è inferiore a quella europea) e mai di morti in incidenti stradali sul lavoro benché sia **la strada il "luogo di lavoro" in cui si muore di più.**

Più della metà dei morti sul lavoro (54%) avviene nell'ambito della circolazione che, nel 2008, su un totale di 1.120 casi denunciati all'INAIL ne è stata responsabile di 611

Modalità di evento	Infortuni in complesso			Casi mortali		
	2007	2008	Var. %	2007	2008	Var. %
In occasione di lavoro	814.438	777.739	-4,5	903	844	-6,5
di cui:						
- Ambiente di lavoro ordinario (fabbrica, cantiere, terreno agricolo, ecc.)	762.224	726.878	-4,6	562	509	-9,4
- Circolazione stradale (autotrasportatori merci/persone, commessi viaggiatori, addetti alla manutenzione stradale, ecc.)	52.214	50.861	-2,6	341	335	-1,8
- In itinere (percorso casa-lavoro-casa)	97.972	97.201	-0,8	304	276	-9,2
Totale	912.410	874.940	-4,1	1.207	1.120	-7,2

La strada, ancora, è "protagonista" della maggior parte degli **incidenti "in itinere"** (ovvero nel tragitto casa/lavoro/casa, dal luogo di lavoro ai luoghi di ristoro per il pranzo, da un luogo di lavoro ad un altro), con 97.201 casi nel 2008 su 148.062 (per 276 morti su 611).

Da segnalare, inoltre, anche gli **incidenti stradali in occasione di lavoro**, ovvero nello svolgimento di professioni in cui il viaggio rappresenta un aspetto importante dell'attività: per esempio gli autotrasportatori o gli agenti di commercio o dove la strada stessa costituisce la sede di lavoro come gli addetti alla manutenzione.

Nel 2008 in questa specifica categoria le denunce fatte all'INAIL sono state 50.861, di cui

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

335 per eventi fatali.

La colpa può essere attribuita solo in minima parte alle infrastrutture viarie, poiché le strade che si percorrono per motivi lavorativi sono le stesse che si percorrono per altri motivi; va evidenziata però una tendenza tipicamente nazionale agli spostamenti individuali (che si traduce in un elevato numero di veicoli circolanti contemporaneamente), accentuata anche da un modello di organizzazione lavorativa e logistico che privilegia il mezzo di trasporto aziendale al mezzo pubblico (inesistente o quasi) come **strumento di produzione**.

Inoltre, il rapporto ISTAT sugli incidenti stradali del 2006 mostra come la concentrazione più elevata di morti si ha nella fascia oraria 8:00-19:00, ovvero in pieno orario lavorativo, per i più.

Contrastare il fenomeno degli infortuni sul lavoro deve quindi partire anche dalla **sicurezza nella strada**.

Fondamentali sono le **fasi procedurali per una valutazione dei rischi esaustiva** in quanto si rileva che, tra gli esempi di fattori di rischio/mansioni che tipicamente sono sottostimati nella Valutazione dei Rischi è presente anche l'uso di veicoli aziendali/propri all'interno dell'orario di lavoro.

E' indispensabile distinguere con chiarezza gli automezzi aziendali utilizzati per compiti direttamente connessi con le attività di gestione della struttura aziendale e/o per il trasporto di personale dell'azienda, dai mezzi di trasporto pubblico destinati al trasporto di persone su percorsi comunali, intercomunali, regionali e così via.

E se è normale considerare questo rischio per trasportatori, corrieri, società di noleggio auto con conducente, società di distribuzione di cibi e bevande, ecc... si osserva invece una **sottostima** del rischio per molte altre attività come ad esempio le attività di dirigenti aziendali, preposti aziendali addetti alla vigilanza e/o coordinamento di attività aziendali, lavoratori addetti alle commissioni esterne (banca, posta, ecc..), manutentori (acquisto materiali di consumo, minuterie, ecc..), lavoratori addetti alle consegne aziendali, dipendenti in trasferta (con utilizzo di mezzo proprio/aziendale), dipendenti distaccati, dipendenti che accompagnano altri lavoratori sul luogo di lavoro, ecc.

Numerosi sono i rischi professionali ai quali, almeno teoricamente, possono essere esposti

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

i conducenti di automezzi aziendali.

Alcuni di questi rischi sono sicuramente intrinseci alle attività di guida intese in senso stretto, essendo infatti legati alla viabilità, al traffico, alle condizioni atmosferiche, agli orari di lavoro, ecc. e di conseguenza non tutti i Datori di Lavoro ritengono di doverli e/o poterli analizzare per inserirli a pieno titolo nel documento di valutazione.

Riguardo alla guida dell'autoveicolo, possono essere considerati come "**fonti di rischio**" i seguenti punti:

- le condizioni del veicolo
- le condizioni del guidatore
- le condizioni che si incontreranno durante il viaggio
- le capacità di reagire agli imprevisti del guidatore.

che dovranno essere considerati e valutati nella stesura del Documento di Valutazione dei Rischi e devono essere ridotti il più possibile attraverso l'adozione di adeguate misure.

Al fine poi di garantire un **processo di miglioramento continuo** ed efficaci **economie di gestione** è anche opportuno considerare nella scelta del parco mezzi:

- i dispositivi di sicurezza (crashtest, euroncap, spazi di frenata in funzione della distribuzione delle masse, h baricentro, destinazione uso del veicolo, tipologia di trazione, ecc.);
- l'ergonomia del posto di guida;
- l'impatto ambientale
- i costi (diretti, indiretti, indotti e sociali);
- la corretta gestione del budget aziendale.

2. PRINCIPALI CAUSE DI INCIDENTI STRADALI

L' I.S.T.A.T. censisce oltre 40 tipi d'incidenti stradali, ma l'attenzione si può concentrare su sette tipologie d'incidenti, tutte riconducibili ad un comportamento scorretto dell'uomo, i quali causano oltre il 64% degli incidenti e dei feriti ed oltre il 60% dei morti.

Un esame esteso dell'argomento dovrebbe essere suddiviso anche per: feriti, morti e numero d'incidenti poiché, se è vero che il numero d'incidenti nei fine settimana è in diminuzione, nello stesso periodo i morti ed i feriti aumentano vertiginosamente, questo sta ad indicare che tali incidenti hanno conseguenze più pesanti.

Elenchiamo le sette tipologie principali:

- eccesso di velocità
- guida distratta e pericolosa
- guida contromano
- mancato rispetto della precedenza – stop
- mancato rispetto della distanza di sicurezza
- attraversamento irregolare dei pedoni
- assunzione di alcool e di sostanze stupefacenti



Tra i fattori di rischio, la strada e le condizioni del veicolo rappresentano il 25%, mentre il fattore umano il 75%: una drastica riduzione degli incidenti è possibile attraverso il miglioramento dell'organizzazione del lavoro e un'adeguata promozione della cultura della sicurezza.

3. COSTI SOCIALI DEGLI INCIDENTI STRADALI

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

La stima dei costi sociali intende quantificare il danno economico subito dalla società, e conseguentemente dal cittadino, derivante dall'incidente stradale. Non si tratta quindi di una spesa, ma della quantificazione economica degli oneri principali che a diverso titolo gravano sulla società per un incidente avvenuto ad un singolo.

Pertanto si tratta di una stima, che per l'anno 2008 è risultata pari a **30,2 miliardi di euro, ovvero circa il 2% del PIL.**

Rispetto all'anno precedente, il costo è stato leggermente inferiore, perchè sono diminuiti morti e feriti (dal 2000 al 2008 il numero di morti per anno, in Italia, è diminuito del 33%, ovvero da 7061 a 4731) ma sono aumentati i danni alle cose.

In Italia i costi sociali degli incidenti stradali vengono valutati considerando:

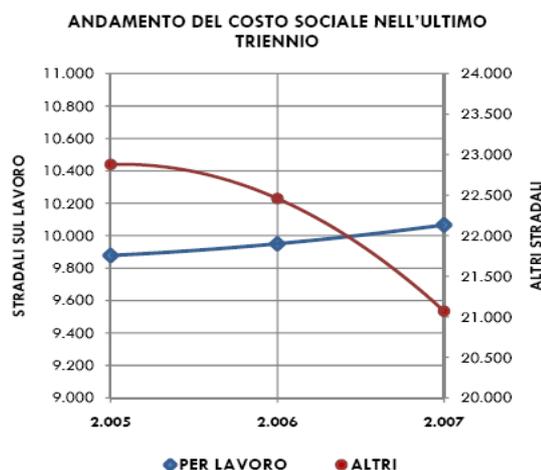
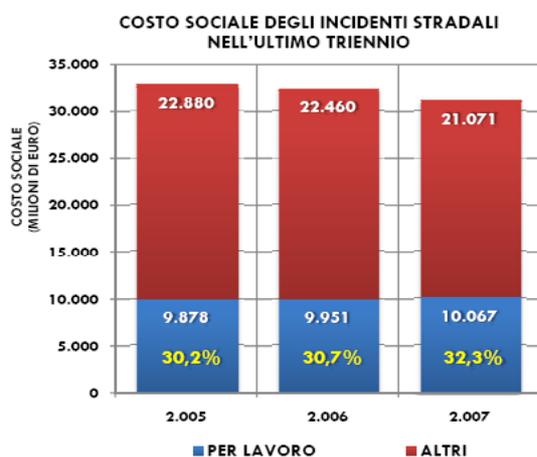
- costi della perdita della capacità produttiva
- costi umani
- costi da danni materiali ed altri costi
- costi sanitari

La criticità degli attuali sistemi di valutazione è relativa ai costi indiretti (*perdite di reddito dei pazienti, dei familiari o della società dovute a un trattamento o a un problema sanitario*) ed ai criteri per definire i costi diretti (*spese sostenute dai servizi sanitari, dai pazienti e dalle loro famiglie per fronteggiare un problema di salute*)

L'IMPATTO SOCIALE ED ECONOMICO DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO

B₂

L'EVOLUZIONE RECENTE DEL COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI PER LAVORO (DATI RELATIVI AGLI INFORTUNI DENUNCIATI)



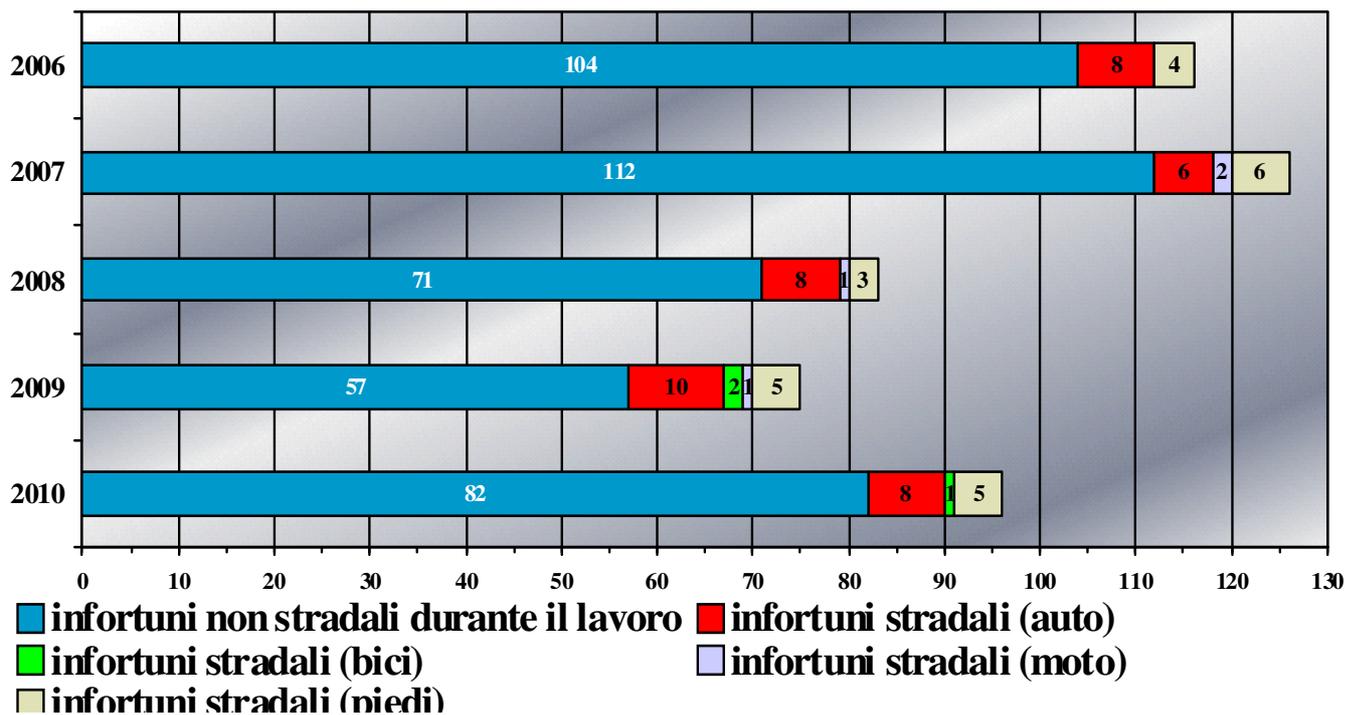
Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

4. SITUAZIONE RELATIVA ALLA NOSTRA REALTA' AZIENDALE

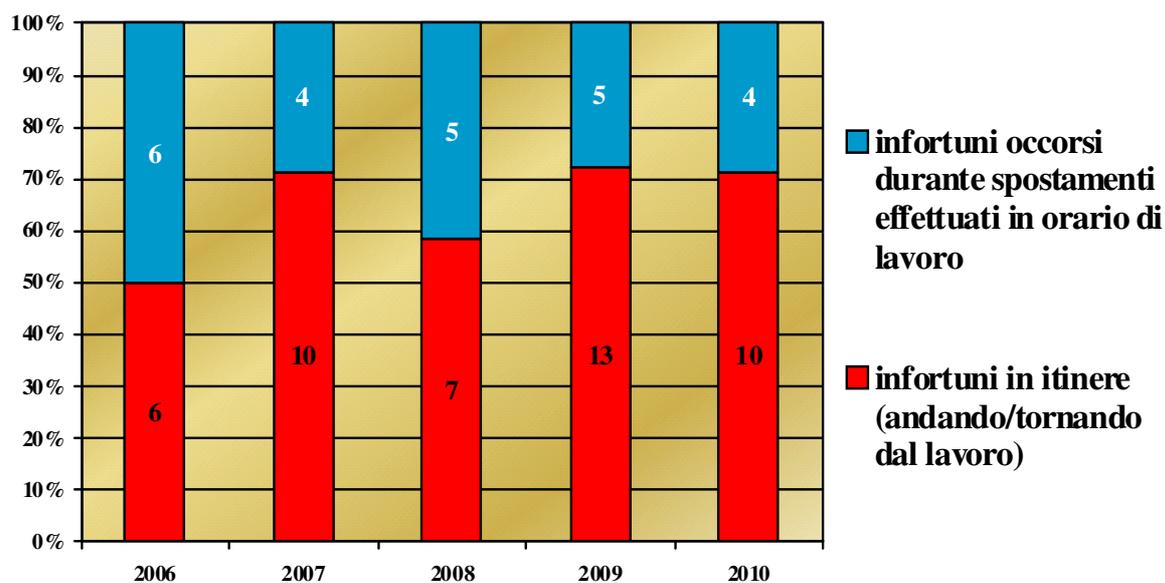
4.1 Infortuni in itinere e giornate lavorative perse

Nell'A.S.L. CN2 di Alba-Bra il numero di infortuni non stradali occorsi ai dipendenti in orario di lavoro rispetto ai soli infortuni stradali (sia in orario di lavoro che in itinere) è riportata nel sottostante grafico:

La percentuale di infortuni in itinere rispetto alla percentuale degli infortuni occorsi ai dipendenti durante spostamenti effettuati in orario di lavoro

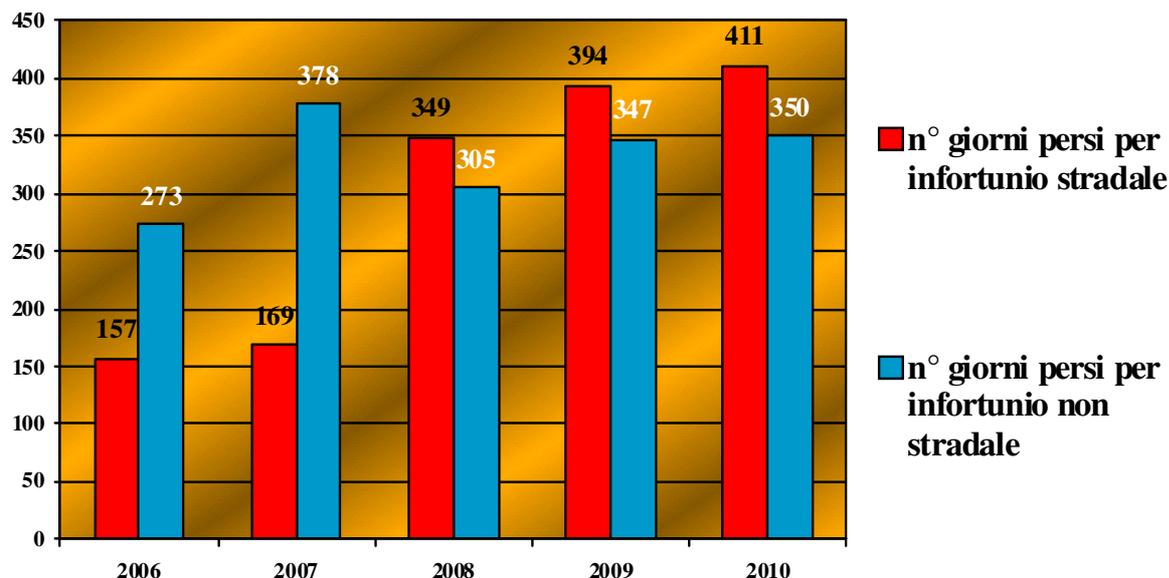


è riportata nel sottostante grafico:



Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

mentre il numero di giornate lavorative perse dai dipendenti in conseguenza degli infortuni dovuti ad incidenti stradali (sia in orario di lavoro che in itinere) confrontato con il numero di giornate perse per infortuni non stradali riportati durante il lavoro è il seguente:



4.2 Copertura assicurativa

Tutti gli automezzi dell'A.S.L. CN2 Alba-Bra sono coperti da:

- polizza assicurativa di responsabilità civile auto a libro matricola.
- polizza assicurativa kasko per il ramo guasti accidentali veicoli a motore di proprietà e per i veicoli in uso o di proprietà dei dipendenti usate per l'attività di servizio se comprese nel registro delle autovetture per le quali l'A.S.L. CN2 Alba-Bra ha stipulato la relativa polizza.

La polizza assicurativa di responsabilità civile auto prevede l'assicurazione contro il rischio di eventuali danni che possano essere generati a seguito della circolazione. Nel caso specifico sono previste le seguenti clausole aggiuntive:

- Rinuncia al diritto di rivalsa nei confronti della Contraente, dei conducenti, e dei trasportati
- Rinuncia alla rivalsa per i trasportati su veicoli destinati al trasporto di cose non addetti all'uso o al trasporto delle cose sul veicolo
- Rinuncia alla rivalsa per guida con patente idonea ma scaduta
- Rinuncia alla rivalsa per guida in stato di ebbrezza o sotto effetti di stupefacenti
- Responsabilità civile terzi trasportati
- Garanzia aggiuntiva Libro Matricola
- Altre eventuali garanzie accessorie

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

La polizza assicurativa kasko che completa le garanzie della responsabilità civile auto con una copertura dei danni subiti dal proprio veicolo, prevede i seguenti massimali:

Autovetture del parco auto ASL:

- Massimo risarcimento per autovetture € 5.170,00
- Franchigia fissa per sinistro € 260,00
- Premio lordo per autovettura € 220,00

Autovetture di proprietà dei dipendenti:

- Massimo risarcimento per autovetture € 10.340,00
- Scoperto 10% sul danno col minimo di € 260,00 per sinistro
- Premio lordo a Km. € 0,055 x un preventivo di Km 300.000 = €. 16.500,00
- Premio minimo contrattuale pari al 75% del premio anticipato

Con l'articolo 12 del D.Lgs. 38/2000 viene introdotta la copertura assicurativa per gli infortuni subiti dai lavoratori:

- 1) durante il normale percorso di andata e ritorno dall'abitazione al posto di lavoro (sono esclusi dalla tutela gli infortuni occorsi entro l'abitazione, comprensiva delle pertinenze e delle parti condominiali).

Nell'A.S.L. CN2 Alba-Bra rappresentano circa il 7% del totale degli infortuni.

- 2) durante il normale percorso che il lavoratore deve fare per recarsi da un luogo di lavoro ad un altro, nel caso di rapporti di lavoro plurimi.

Nell'A.S.L. CN2 Alba-Bra rappresentano circa il 3% del totale degli infortuni.

- 3) durante l'abituale percorso per la consumazione dei pasti qualora non esista una mensa aziendale.

Nell'A.S.L. CN2 Alba-Bra non sono stati rilevati infortuni.

4.3 Ulteriori indicazioni

Con determinazione aziendale n. 205 del 13.02.2009 l'ASL CN2 ha approvato il regolamento per la gestione, utilizzo e guida degli automezzi di proprietà dell'azienda.

In seguito, rilevata la necessità di razionalizzare la spesa inerente il parco auto aziendale nonché la spesa relativa ai rimborsi chilometrici delle auto di proprietà dei dipendenti utilizzate per motivi di servizio, con determinazione aziendale n. 1576 del 29.10.2010, si è disposta la condivisione, tra le strutture, del maggior numero di automezzi e approvato

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

un nuovo regolamento.

- La gestione del parco auto è affidata alla S.O.C. Economato e:

- per quanto riguarda la gestione delle auto condivise, che stazionano nelle sedi di Via Vida e P.O. "S. Lazzaro" di Alba, Poliambulatorio Via Goito e P.O. "S. Spirito" di Bra, il regolamento dispone che:

1. l'utilizzo delle auto deve avvenire esclusivamente previa prenotazione (giorno e ora di utilizzo) presso il personale di portineria delle sedi suddette
2. le chiavi ed il libretto di bordo devono essere ritirati e consegnati ai gestori
3. l'utilizzatore deve porre la firma su apposito registro per attestare il ritiro o la consegna delle chiavi

- per quanto riguarda invece gli automezzi, non condivisibili, questi sono assegnati alle Strutture operative dell'Azienda.

I Direttori dei Dipartimenti organizzano la gestione degli stessi secondo le necessità dipartimentali e sono responsabili di tale gestione.

Al fine di mantenere l'efficienza degli automezzi in dotazione, gli stessi, su disposizione della S.O.C. Economato, devono periodicamente essere consegnati alla ditta appaltatrice del servizio di manutenzione per i necessari controlli.

- Tutti gli automezzi dell'A.S.L. CN2 possono essere utilizzati da dipendenti di ruolo e non di ruolo o convenzionati, per esclusivi motivi di servizio e a soli fini istituzionali, sotto la personale responsabilità degli utilizzatori.

- Tutti gli automezzi dell'A.S.L. CN2 sono dotati di giubbino fluorescente e di pacchetto di medicazione.

- L'utilizzatore è tenuto a rispettare rigorosamente le regole del Codice della Strada vigente e ad usare il mezzo con responsabilità, buon senso e diligenza.

In particolare:

- prima di mettersi alla guida e durante la stessa è vietato l'uso di bevande alcoliche
- durante la guida è vietato l'uso dei cellulari senza dispositivo vivavoce/auricolare
- è vietato fumare a bordo degli automezzi aziendali
- i materiali infettivi e i campioni biologici devono essere trasportati in sicurezza.

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011



- E' risaputo che l'auto aziendale, proprio perché utilizzata da tutti, spesse volte viene usata con una certa negligenza e trascuratezza per cui è necessario che chiunque si metta alla guida usi cautela e segnali con tempestività alla S.O.C. Economato, e per conoscenza alla S.O.C. di appartenenza, le eventuali anomalie di funzionamento dell'auto avuta in consegna.

- L'utilizzatore è obbligato a prendere conoscenza delle disposizioni impartite dal Servizio di Protezione e Prevenzione in materia di tutela e sicurezza dei lavoratori, tramite visione del cd-rom inviato ad ogni S.O.C. e del cartellino appeso all'interno degli automezzi aziendali.

4.4. Manutenzione

Nell'A.S.L. CN2 Alba-Bra il servizio di manutenzione è affidato a ditta esterna e comprende:

- la *manutenzione ordinaria* (prestazioni necessarie per garantire l'efficienza e la funzionalità del mezzo con particolare riguardo alla sicurezza dei veicoli e la loro rispondenza alle norme di legge) da effettuarsi ogni 5000 Km o 6 mesi, suddiviso per le zone di: Alba, Bra, Cortemilia e S. Stefano Belbo, oltre ad un servizio di lavaggio.
- la *manutenzione straordinaria* (in caso di necessità, a seguito di incidenti o guasti accidentali del veicolo)
- la *gestione delle revisioni, dei collaudi e dei bollini blu*: da realizzarsi mediante la tenuta dello scadenziario entro cui effettuare i controlli di legge e l'esecuzione degli stessi con il successivo disbrigo delle pratiche burocratiche necessarie.

Inoltre, considerando che la Legge n. 214/2003 recante modifiche ed integrazioni al codice della strada ed in particolare l'art. 126/bis introduce la "patente a punti" con sottrazione di punti dalla patente a carico del conducente a seguito di segnalazione degli organi preposti

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

e che la suddetta normativa prevede, nel caso di una violazione con mancata identificazione del conducente, che il proprietario del veicolo risulti identificato nel legale rappresentante o suo delegato dell'ente di appartenenza del veicolo, l'A.S.L. CN2 Alba-Bra ha individuato quali responsabili delegati all'utilizzo degli automezzi di proprietà i Responsabili dei vari Servizi in cui è presente un automezzo.



5. AUTOMEZZI DI PROPRIETA' DELL'A.S.L. CN2 ALBA-BRA

Il parco macchine dell'A.S.L. CN2 Alba-Bra comprende circa 120 autovetture di cui 50 condivise e 70 assegnate ad alcuni Servizi.

Di seguito vengono quindi riportati:

- gli elenchi delle autovetture condivise suddivise per le sedi di Alba e di Bra

ALBA

ELENCO AUTOMEZZI P.O. SAN LAZZARO	
TARGA	AUTOMEZZO
AP 581 TS	FIAT PANDA

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

AP 999 TS	FIAT PANDA
CP 963 WK	FIAT PANDA
BL 702 ZE	FIAT PANDA
CW 406 ED	FIAT PUNTO
BA 304 EE	FIAT FIORINO

ELENCO AUTOMEZZI VIA VIDA	
TARGA	AUTOMEZZO
BB 479 SM	FIAT PUNTO
AP 604 TL	FIAT PUNTO
DL 200 WN	FIAT PANDA
CP 962 WK	FIAT PANDA
DL 999 WR	FIAT PANDA
DL 207 WN	FIAT PANDA
DL 203 WN	FIAT PANDA
BA 387 DZ	FIAT PUNTO
DL 215 WN	FIAT PANDA
BG 763 EG	FIAT PANDA
BK 981 DV	FIAT PUNTO
DL 211 WN	FIAT PANDA
DV 830 PC	FIAT PANDA
BD 977 SF	FIAT PANDA
AL 894 HJ	FIAT PANDA
BD 447 SF	FIAT PANDA 900
BG 882 EJ	FIAT PANDA
CP 954 WK	FIAT PANDA
CP 960 WK	FIAT PANDA
DL 242 WN	FIAT PANDA
DL 243 WN	FIAT PANDA
CP 953 WK	FIAT PANDA
BA 910 DS	FIAT PANDA

BRA

ELENCO AUTOMEZZI P.O. S. SPIRITO	
TARGA	AUTOMEZZO
BB 479 SM	FIAT PUNTO
CJ 128 VJ	FIAT PANDA
BY 722 TH	FIAT PANDA 4X4

ELENCO AUTOMEZZI VIA GOITO	
TARGA	AUTOMEZZO

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

DL 203 WN	FIAT PANDA
BL 405 ZC	FIAT PANDA
AL 938 HK	FIAT PANDA 4X4
BD 979 SF	FIAT PANDA 900
BJ 384 KS	FIAT PANDA
BL 406 ZC	FIAT PANDA
BY 594 TF	FIAT PANDA
CH 526 BM	FIAT PANDA
CH 527 BM	FIAT PANDA
CH 523 BM	FIAT PANDA
CP 952 WK	FIAT PANDA
DL 245 WN	FIAT PANDA
DL 205 WN	FIAT PANDA
DL 216 WN	FIAT PANDA
DL 209 WN	FIAT PANDA
EB 201 GB	FIAT PANDA
DV 852 PC	FIAT PANDA

- gli elenchi delle autovetture assegnate a singoli Servizi anche queste suddivise per le sedi di Alba e di Bra:

SEDI DI ALBA

SERVIZI	TARGA	AUTOMEZZO
A.S.A.V.A.	CS 813 SR	RENAULT MASTER AMBULANZA
	CY 975 TM	FIAT DOBLO'
	CZ 692 CK	FIAT DUCATO AMBULANZA
	DE 260 AW	FIAT DUCATO AMBULANZA
	DA 360 NH	FIAT DUCATO AMBULANZA
	DH 068 CF	FIAT PUNTO
	DG 385 LY	FIAT PANDA
	DJ 561 GL	FIAT SCUDO
	DL 152 RW	FIAT PUNTO
	BZ 580 LC	FIAT SCUDO AMBULANZA
	CF 250 AK	FIAT DUCATO AMBULANZA
	DP 201 MH	FIAT DUCATO AMBULANZA
	DP 829 MH	FIAT DOBLO'
	DP 996 MH	VOLKSWAGEN KOMBI AMBULANZA
	DS 586 SL	FIAT SCUDO
	DW 346 GR NOLEGGIO	FIAT PUNTO

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

	DW 376 GR NOLEGGIO	FIAT PUNTO
	DY 139 YH	FIAT DUCATO AMBULANZA
	EA 607 WA	FIAT DOBLO'
	ED 346 BK	FIAT PANDA 4X4
	EG 156 HA	FIAT CUBO
"118"	DE 347 AW	FIAT DUCATO AMBULANZA
	EF 797 DS	FIAT PANDA
CSM	CP 956 WK	FIAT PANDA
	EA 475 TY	FIAT PANDA
CURE PRIMARIE E DOMICILIARI	EF 792 DS	FIAT PANDA
	CP 958 WK	FIAT PANDA Bossolasco
	CJ 829 VX	FIAT PANDA Canale
	CP 957 WK	FIAT PANDA Canale
	DL 201 WN	FIAT PANDA Canale
	CP 955 WK	FIAT PANDA Cortemilia
	CP 961 WK	FIAT PANDA Cortemilia
	DL 959 WL	FIAT PANDA Grinzane C.
	DL 214 WN	FIAT PANDA Grinzane C.
	DL 204 WN	FIAT PANDA Magliano A.
	DL 244 WN	FIAT PANDA Magliano A.
	DL 995 WL	FIAT PANDA Neive
	DL 965 WL	FIAT PANDA S. Stefano B.
	DP 611 KR	FIAT 600 - (Donazione da privato) S. Stefano B.
	DT 685 JH	FIAT 600 - (Donazione da privato) S. Stefano B.
	EF 793 DS	FIAT PANDA
	EF 794 DS	FIAT PANDA
	EF 799 DS	FIAT PANDA
	EF 804 DS	FIAT PANDA
	DIPENDENZE PATOLOGICHE	BA 315 KX
	DL 212 WN	FIAT PANDA
ECONOMATO	EG 688 HB	FIAT PANDA

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

	CT 327 EL	FIAT PANDA 4X4
MAGAZZINO GENERALE	BE 169 RF	FIAT DUCATO
	EB 095 GV	FIAT DOBLO' (Autista)
VETERINARIO AREA B	DL 210 WN	FIAT PANDA
VETERINARIO AREA C	DL 246 WN	FIAT PANDA

SEDI DI BRA

SERVIZIO	TARGA	AUTOMEZZO
CURE PRIMARIE E DOMICILIARI	DL 206 WN	FIAT PANDA
	DL 213 WN	FIAT PANDA
	DL 208 WN	FIAT PANDA
CSM	EF 801 DS	FIAT PANDA
	EF 803 DS	FIAT PANDA
	CS 890 AJ	FIAT SCUDO
CTP	CP 024 WS	FIAT SCUDO
	BK 915 DS	FIAT PANDA
DIPENDENZE PATOLOGICHE	DM 318 NL	FIAT PANDA
SPRESAL	EF 802 DS	FIAT PANDA
SERVIZIO TECNICO TBI (Officina Manutenz.)	AP 755 TR	FIAT SCUDO
VETERINARIO AREA A	DL 253 WN	FIAT PANDA
	DL 202 WN	FIAT PANDA
	CH 530 BM	FIAT PANDA
VETERINARIO AREA C	DL 247 WN	FIAT PANDA
"118"	AL 771 HJ	FIAT PANDA

6. VALUTAZIONE DEL RISCHIO NELL'A.S.L. CN 2

6.1 Introduzione

Il Decreto legislativo 81/2008 e s.m.i. chiarisce in maniera inequivocabile le responsabilità attribuite al Datore di lavoro, il quale ha l'obbligo di valutare, con il supporto del SPP, **tutti i rischi presenti nella propria azienda** e tutti i rischi associati alle varie mansioni ivi comprese quelle che comportano l'utilizzo di veicoli.

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

Bisogna tener presente che esistono due categorie ben distinte di lavoratori addetti alla guida di mezzi di trasporto:

- gli addetti alla guida di mezzi di trasporto pubblico (conducenti di linea)
- gli addetti alla guida di automezzi aziendali

Mentre i primi sono identificati in apposite leggi e di conseguenza soggetti a controlli sanitari periodici, i secondi non sono identificati come lavoratori esposti a rischi professionali e gli unici controlli sanitari e gli unici requisiti fisici richiesti, sono quelli dal codice della strada ossia quelli legati alla concessione della patente di guida.

6.2. Valutazione

La valutazione del rischio comporta non poche difficoltà perché, a differenza delle attività aziendali con postazioni di lavoro predeterminate, in ambienti adibiti a quelle lavorazioni, con metodiche e tempi predefiniti, ecc., le attività di guida di solito si svolgono in ambienti diversi, con tempi e metodi non sempre ripetibili e tutto ciò per una serie di cause variabili, quali:

- la sede di lavoro (centro, periferia, autostrade, ecc.)
- l'impegno (piccoli spostamenti o grandi tragitti)
- le responsabilità (trasporto del Direttore Generale o di dipendenti o di materiali, ecc.)
- la mancata possibilità di predeterminare gli orari di lavoro (impegno lavorativo che può sfiorare il normale orario e prolungarsi o svolgersi anche in orario notturno e/o festivo, ecc.)

Numerosi quindi sono i rischi professionali ai quali, almeno teoricamente, possono essere esposti i conducenti di automezzi aziendali pertanto abbiamo, per prima cosa, rilevato per ogni Servizio (tramite una specifica scheda) i Km. effettuati in media in un anno (calcolati su 45 settimane lavorative), le sedi di destinazione e il personale interessato.

Dall'esito della valutazione sono emersi i seguenti dati:

SEDI DI ALBA	Personale interessato	Media n° gg settimana	Sedi di destinazione	media Km annui
Cure primarie e domiciliari	Medici, I.P. e Amministrativi	5	Distretti vari, Territorio Alba	10.000
C.I.M.	Medici, I.P., Assistenti sociali	4	Territorio Alba	5.000
Consultorio familiare e pediatrico	Ostetriche	2	Distretto Canale e Bra	3.500

Regione Piemonte - Azienda Sanitaria Locale CN2 "Alba - Bra"

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

Dialisi Peritoneale	I.P.	6	Territorio ASL e ASL 17 Savigliano	2.500
Direzione Sanitaria	Medici, Capo Sala	2	P.O. Bra	1.600
Servizio Infermieristico	Capo Servizi Infermieristici, Capo Sala	2	P.O. Bra	3.200
Poliambulatorio extraosp.	Capo sala	4	Distretti vari	6.000
Magazzino generale	Operatore Tecnico	6	Varie sedi ASL	5.000
Medico Competente	Medico, Capo sala, I.P.	2	P.O. Bra	2.000
Medicina generale	Medici	6	Ospedale Canale	5.500
Neurologia	Medici	1	P.O. Bra	1.600
N.P.I.	Fisioterapisti	2	Territorio ASL, sede NPI Bra	1.000
Oncologia	Medici	2	P.O. Bra	3.200
O.S.R.U.	Dirigente	5	varie	1.000
Economato/ Provveditorato	Dirigente, Commesso	5	P.O. Bra, varie sedi ASL e territorio	10.000
Radiologia Canale	Tecnico di radiologia	1	Distretto Cortemilia	3.300
R.R.F.	Medici, Logopedisti	3	R.R.F. Alba-Bra-Canale	3.500
S.I.A.N.	Medici, I.P., Tecnici Prevenzione	5	Territorio ASL	9.000
S.I.I.	Dirigente, Programmatori	3	Territorio ASL	3.000
S.I.S.P.	Medici, Tecnici Prevenzione, Assistenti sanitari, amministrativi	2	Varie sedi ASL	6.000
S.P.P.	Tecnici	1	Varie sedi ASL	1.500
S.PRE.S.A.L.	Tecnici Prevenzione, I.P.	1	Territorio ASL	4.500
Servizio dipendenze patologiche	Medici, I.P., Assistente Sociale, Ed. Professionale	2	Varie Comunità terapeutiche, P.O. Alba e Bra, Casa Circondariale, sede Bra	2.000
Servizi Tecnici	Tecnici	3	Varie sedi ASL, Verduno	4.000
T.B.I.	Tecnici, operai squadra manutenzione	3	Varie sedi ASL	3.000
Veterinario area A	Veterinari	6	Varie sedi territorio ASL	6.500
Veterinario area B	Veterinari, Tecnico prevenzione	6	Varie sedi territorio ASL	6.000
Veterinario area C	Veterinari	6	Territorio ASL	14.000

SEDI DI BRA	Personale interessato	Media n° gg settimana	Sedi di destinazione	media Km annui
Cure primarie e domiciliari	Medici, I.P. e Amministrativi	5	Distretti vari, territorio Bra	12.000
C.I.M.	Medici, I.P.	5	Territorio Bra	5.000
C.T.P.	I.P., O.S.S., Ed. Professionale	1	P.O. Bra e domicilio pazienti	400
Servizio Infermieristico	Capo Sala coord.	3	Scuola I.P. Piana Biglini Alba	3.000
Amministrazione del Personale	Amministrativi	1	Sede amministrativa Alba	1.600
S.I.A.N.	Medico, Tecnico Prevenzione	5	Territorio ASL	10.000

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

S.I.S.P	Medico, Ass. Sanitario, Tecnico Prevenzione e amministrativo	2	Varie sedi ASL	5.000
S.PRE.S.A.L.	Medico, Tecnico Prevenzione	1	Territorio ASL	3.000
Servizio dipendenze patologiche	Medici, I.P., Educatore Professionale, Ass. Sociale	3	SERT Alba, Comunità Bra, Casa circondariale Alba	5.000
Servizi Tecnici	Tecnici, Operai Squadra manutenzione	3	Varie sedi ASL	2.500
T.B.I.	Operai Sq. Manutenzione	2	Varie sedi ASL	1.500
Veterinario area A	Veterinari	6	Varie sedi Bra, Distretto di Cherasco e Sommariva Bosco	4.000
Veterinario area B	Veterinari	6	Varie sedi Bra, Distretto di Cherasco e Neive	4.000
Veterinario area C	Veterinario	5	Territorio ASL e sede amm. Alba	7.000

Inoltre, nella valutazione sono stati presi in considerazione i rischi specifici e tralasciate quelle condizioni di pericolo imputabili a cause del tutto generiche, sia quelle che possono derivare unicamente da situazioni eccezionali (nebbia, pioggia, ghiaccio e neve, scoppio di un pneumatico, incendio, ecc.) sia quelle imputabili a comportamenti imprevedibili o anomali (alcool, stanchezza, sorpasso, ecc.)

Tra i principali fattori di rischio quindi, si possono evidenziare:

- affaticamento visivo
- biologico
- esposizione agli inquinanti nel traffico
- lavoro a turno
- microclima
- postura per seduta prolungata
- rumore
- vibrazioni
- stress psicofisico

Affaticamento visivo

Avviene quando le ripetute contrazioni dell'iride e/o la continua messa a fuoco dell'apparato visivo sono dovute a variazioni sensibili e continue dei valori di luminanza relativi al soggetto e/o alla zona illuminata (es. cambi rapidi e continui, luci troppo contrastate, luce insufficiente, abbagliamento, ecc.).

E' un fenomeno che si manifesta soprattutto negli ipermetropi per la stanchezza provocata dall'accomodazione, mentre nei miopi si può avere un fenomeno di astenia dei muscoli retti interni all'occhio con consecutiva astenopia.

Considerando che, nella nostra Azienda, gli spostamenti con l'uso di automezzi aziendali

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

sono effettuati su brevi distanze e avvengono esclusivamente in orario diurno; valutando che tra i casi tipici di affaticamento visivo dovuto all'attenzione richiesta durante la guida è compresa la guida nella nebbia ma il territorio dell'ASL CN2 è marginalmente interessato da tale fenomeno, si ritiene che il **rischio**, per il personale dipendente, sia da considerare **basso**.

Biologico

Nell'ASL CN2 Alba-Bra giornalmente sono effettuati trasporti di campioni biologici interessando:

- sedi ospedaliere
- sedi extraospedaliere
- territorio (prelievi domiciliari e presso i Distretti)

Con nota prot. 9271/27.01 del 17/06/03 la Regione Piemonte ha recepito la Circolare del Ministero della Salute n. 3/03 relativa alle "Raccomandazione per la sicurezza del trasporto di materiali infettivi e di campioni diagnostici.

Nello specifico la Circolare prevede che, qualora per il trasporto dei campioni biologici sia previsto l'uso di veicoli, la scatola dovrà essere sistemata in modo fermo e sicuro nel veicolo stesso e, a bordo dovrà essere presente del materiale assorbente e guanti da lavoro resistenti e riutilizzabili.



L'ASL CN2 Alba-Bra sulla base delle indicazioni della sopra citata nota regionale, ha provveduto ad adottare tale sistema (che prevede l'impiego di un contenitore esterno a tenuta stagna ed ermetica impedendo la fuoriuscita di materiale biologico) e pertanto si ritiene che tale **rischio**, per il personale dipendente, sia da considerare **basso**.

Esposizione agli inquinanti nel traffico

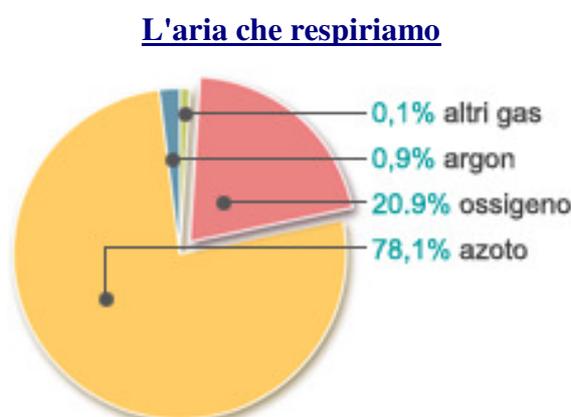
Sono tutte quelle sostanze immesse direttamente o indirettamente dall'uomo nell'aria ambientale che possono avere effetti dannosi sulla salute umana o sull'ambiente nel suo complesso (art. 2 del Dlgs n. 351/99).

Tutti sappiamo quanto influisca sulla diffusione di queste sostanze il traffico veicolare specie nei grossi centri urbani.

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

Tuttavia gli aerodispersi e i gas tossici non possono considerarsi rischi specifici della mansione di autista anche se, il conducente di automezzi aziendali, è comunque costretto dalla sua mansione a svolgere almeno alcune ore della sua attività con esposizione agli inquinanti aerodispersi

I principali inquinanti presenti nell'aria sono: monossido di carbonio, biossido di zolfo, ozono, ossidi di azoto, benzene, particolato sospeso (polveri sottili), idrocarburi policiclici aromatici e metalli (piombo).



In particolare quelli che possono avere un effetto sulla salute umana sono:

- **ozono** (gas altamente reattivo, di odore pungente e ad elevate concentrazioni di colore blu, dotato di un elevato potere ossidante). Concentrazioni relativamente basse di Ozono provocano effetti quali irritazioni alla gola ed alle vie respiratorie e bruciore agli occhi; concentrazioni superiori possono portare alterazioni delle funzioni respiratorie ed aumento della frequenza degli attacchi asmatici. L'Ozono è responsabile anche di danni alla vegetazione e ai raccolti, con la scomparsa di alcune specie arboree dalle aree urbane.
- **biossido di azoto** (gas di colore rosso-bruno e dall'odore forte e pungente). Si tratta di un gas tossico irritante per le mucose e responsabile di specifiche patologie a carico dell'apparato respiratorio (bronchiti, allergie, irritazioni). Agisce sull'emoglobina, infatti questo gas ossida il ferro dell'emoglobina che perde la capacità di trasportare ossigeno. Tra gli altri effetti, contribuisce alla formazione di piogge acide, provocando così l'alterazione degli equilibri ecologici ambientali

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

- **polveri sottili PM10** (è costituito dall'insieme di tutto il materiale non gassoso in sospensione nell'aria). Gli studi epidemiologici hanno mostrato una correlazione tra le concentrazioni di polveri in aria e la manifestazione di malattie croniche alle vie respiratorie, in particolare asma, bronchiti, enfisemi. A livello di effetti indiretti inoltre il particolato agisce da veicolo per sostanze ad elevata tossicità, quali ad esempio gli idrocarburi policiclici aromatici.

Da diversi anni l'ARPA Piemonte ha installato nella provincia di Cuneo delle centraline fisse per il monitoraggio della qualità dell'aria attraverso l'analisi dei parametri più significativi quali ossido di azoto, ozono e PM10.

I dati elaborati dall'ARPA evidenziano come, per tutta l'area piemontese di pianura, comprese le città di Alba e di Bra, in particolare le PM10 registrino livelli che superano i limiti previsti dalla legislazione vigente, soprattutto nei mesi invernali e, sebbene si evidenzino negli anni una diminuzione sensibile del livello di inquinamento, rimane alto il numero dei giorni dell'anno in cui si registrano superamenti nel livello delle PM10.

I seguenti grafici, relativi al PM₁₀ e al NO₂, riportano i valori medi annuali rilevati dalle centraline di monitoraggio in provincia di Cuneo

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

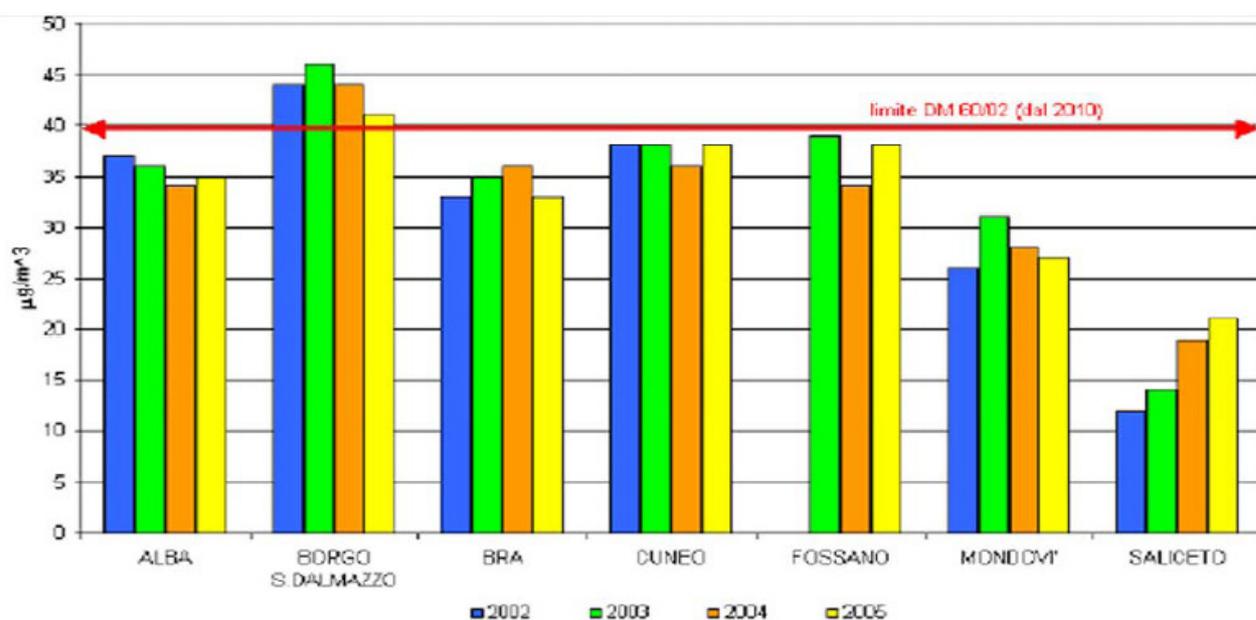


Fig. 1 – Parametro NO₂ – Confronto delle medie annuali della rete provinciale

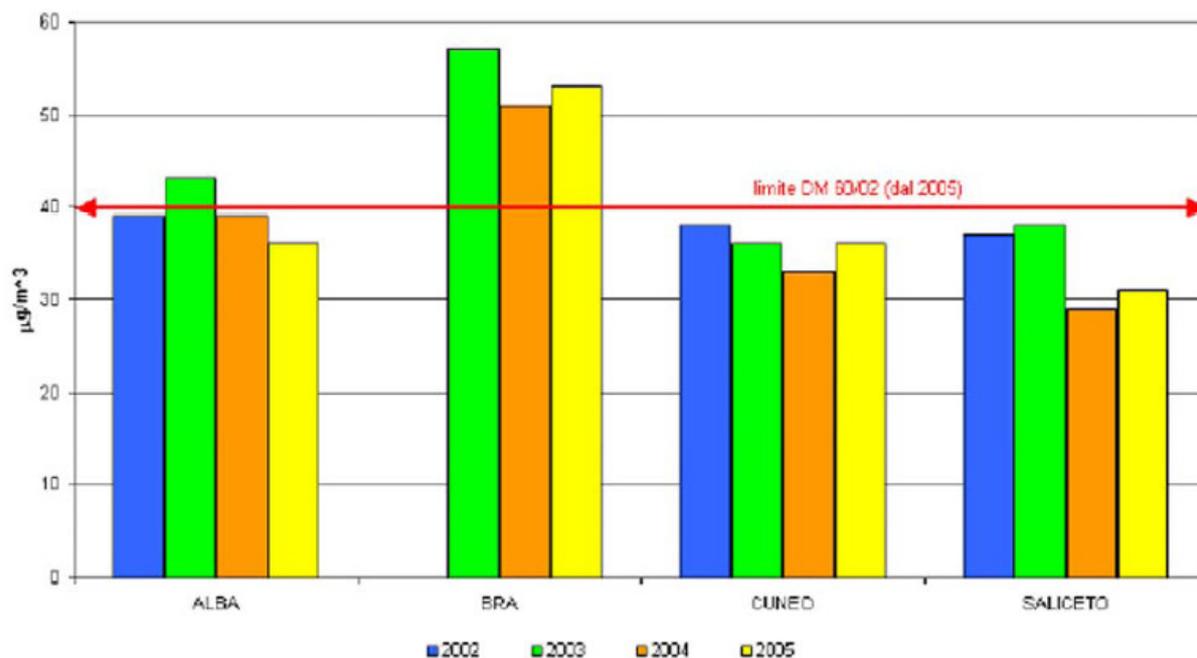


Fig. 2 – Parametro PM₁₀ - Confronto delle medie annuali della rete provinciale

Dal confronto con il contesto regionale, eseguito nel 2005, pone il Comune di Bra tra le 17 postazioni, delle 29 esaminate con disponibilità di dati validi maggiore del 75%, in cui il valore di PM₁₀ medio è stato superiore al limite annuale pari a 40 µg/m³ imposto dal DM 60/02.

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

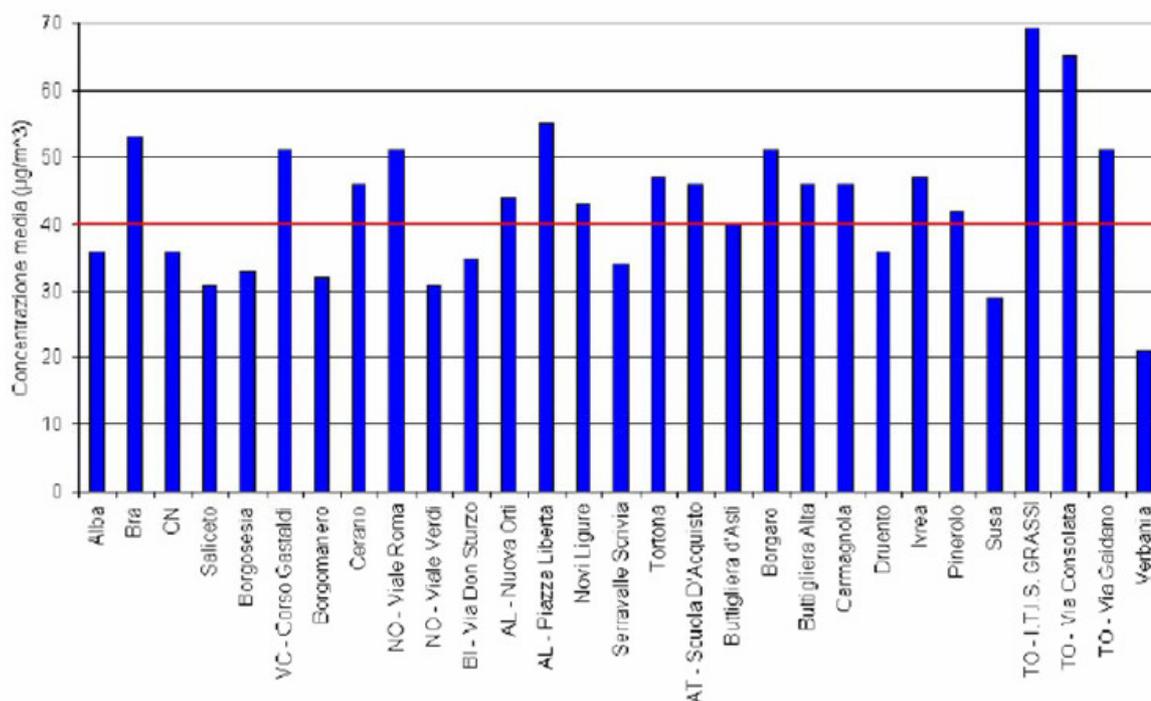


Fig. 3 – Parametro PM10 – Concentrazione media dell'anno 2005 in tutte le centraline fisse

Nel grafico successivo e' riportato il numero di superamenti del limite giornaliero in tutte le centraline della rete fissa con disponibilita' di dati validi maggiore del 75%. La normativa impone il limite di riferimento pari a 50µg/m³ da non superare piu' di 35 giorni nell'anno.

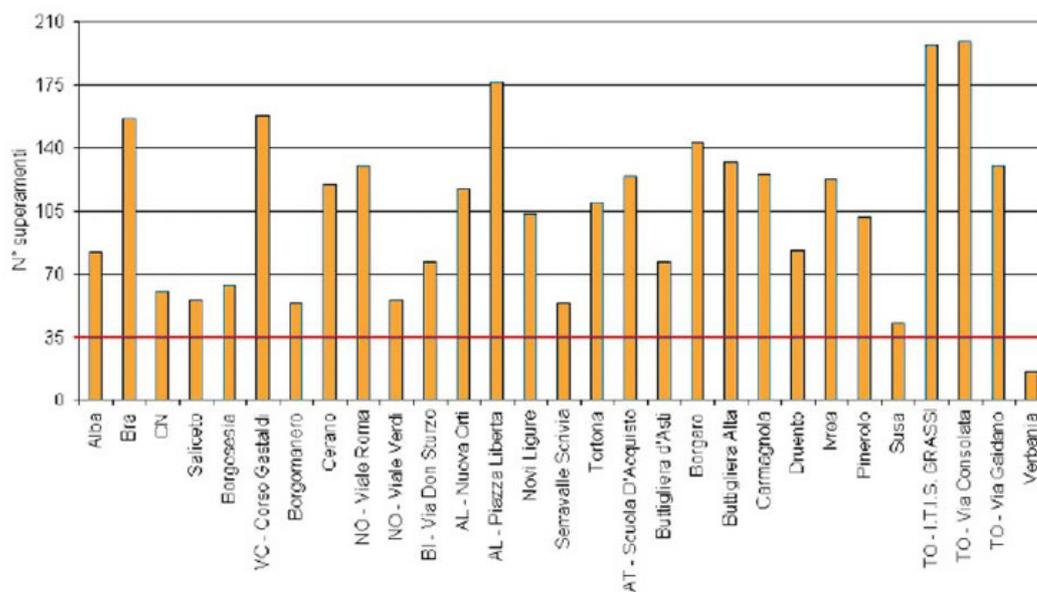


Fig. 4 – Parametro PM₁₀ – Numero di superamenti del limite giornaliero nell'anno 2005

Negli ultimi anni, i Comuni di Alba e di Bra per contrastare l'inquinamento atmosferico e cercare di ridurlo hanno istituito e promosso, tra l'altro:

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

- delle zone a traffico limitato (ZTL) che comprende tutto il centro storico
- varie campagne di sensibilizzazione, ecc.
- il servizio denominato "Bicincittà" ossia noleggio gratuito di biciclette dislocate in vari punti delle città

Pertanto sulla base dei dati sopra evidenziati si ritiene che tale **rischio**, per il personale dipendente, sia da considerare **basso**.

Lavoro a turno

Il lavoro a turno, specie quello sui tre turni, rappresenta una situazione di disagio per il lavoratore perché altera il nostro "orologio" biologico programmato fisiologicamente a rispettare l'alternanza delle attività di veglia-sonno, lavoro-riposo, pasto-digestione, ecc.

La cronobiologia, disciplina che studia i bioritmi, ha dimostrato chiaramente che il lavoro a turno altera il nostro ritmo circadiano e di conseguenza il lavoratore avverte questo disagio di adattamento ai nuovi ritmi di vita con manifestazioni quali l'irrequietezza, la scarsa concentrazione, le cefalee, etc.

Ne consegue che per limitare questi disturbi si consiglia il ricorso a cicli brevi di rotazione dei turni lavorativi, con riposi compensativi adeguati per consentire un miglior recupero e limitare l'accumulo di fatica anche perché, alcuni importanti parametri fisiologici e biomorali (frequenza cardiaca, pressione arteriosa, temperatura corporea, ecc.) si mantengono inalterati per brevi turnazioni mentre subiscono significative variazioni per turnazioni più lunghe.

Microclima

Il microclima qualche volta può rappresentare ulteriore motivo di disagio per i conducenti di automezzi aziendali.

Escludendo le autovetture che sono dotate di impianto climatizzatore per cui non è difficile regolarne il microclima, in quelle che ne risultano sprovviste i conducenti sono indotti a viaggiare con i finestrini aperti o chiusi, a seconda della stagione, per tentare, in maniera molto empirica ed approssimativa, di creare una situazione di equilibrio tra temperatura, umidità e ventilazione che contribuisce alla realizzazione di quella fascia di "benessere termico" ottimale per una soddisfacente situazione lavorativa.

Postura per seduta prolungata

Con questo termine si intende una prolungata posizione degli arti a ginocchia flesse durante la guida.

Studi epidemiologici hanno dimostrato che i conducenti di automezzi lavorano in posizione

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

assisa e sono più soggetti a sviluppare "mal di schiena", specie in corrispondenza del tratto lombo-sacrale della colonna e sciatica prima delle altre categorie di lavoratori.

Nell'A.S.L. CN2, gli spostamenti con l'uso di automezzi avvengono principalmente nell'ambito del territorio dell'Azienda, tra le varie sedi ospedaliere e i distretti, con le seguenti distanze:

- Alba - Bra = 18 km
- Alba - Canale = 14 km
- Alba - Grinzane Cavour = 7,5 km
- Alba - Bossolasco = 28 km
- Alba - Corneliano = 9 km
- Alba - Cortemilia = 23 km
- Alba - Magliano Alfieri = 10 km
- Alba - Neive = 9 km
- Alba - S. Stefano Belbo = 30 km
- Alba - Sommaria Bosco = 26 km
- Alba - Cherasco = 20 km
- Alba - Torino = 61 km



Tutto il personale dipendente è stato informato, mediante il "Manuale informativo sui rischi per la sicurezza e la salute in ambiente ospedaliero" di assumere una posizione di guida corretta (es. quando si sale in macchina, prima sedersi, poi portare dentro le gambe una alla volta, non inclinare troppo lo schienale, cercare di appoggiare bene il collo e la schiena, se si deve viaggiare a lungo, interrompere la guida almeno ogni ora per camminare e muovere la schiena, ecc.).

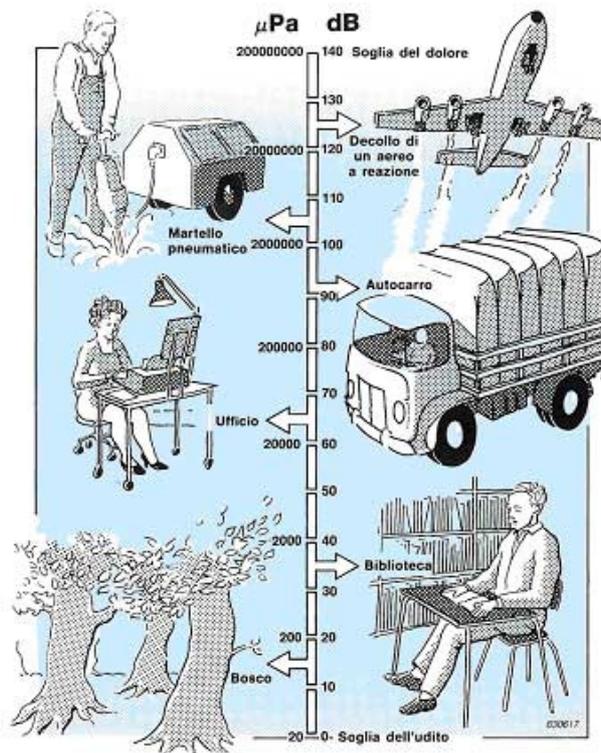
Infatti se il conducente è seduto correttamente e con una buona postura, non si sente affaticato, rimane vigile e concentrato e sarà in grado di tenere perfettamente sotto controllo il veicolo senza sforzo o irritazione.

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

Considerato infine che sugli automezzi è diffusa la possibilità di regolare l'assetto del sedile e l'assetto del volante, che i sedili anteriori sono comodi e che le distanze percorse non comportano una postura per seduta prolungata, si ritiene che tale **rischio**, per il personale dipendente, sia da considerarsi **basso**.

Rumore

Il rumore negli ambienti di lavoro è ormai diventato uno dei problemi più importanti tra quelli compresi nell'igiene del lavoro; è causa di danno (ipoacusia, sordità) e comporta la malattia professionale statisticamente più significativa.



Di seguito sono analizzati due tipologie di rumore, quello:

- Ambientale (traffico e rumori di fondo della strada)
- interno agli automezzi.

Per quanto riguarda il rumore ambientale, le normative di riferimento (DPCM 1/3/91, Legge 447/95, DPCM 14/11/97 e il Decreto 16/3/98) stabiliscono che il rumore provocato dal traffico stradale è un fenomeno avente carattere di casualità o pseudo casualità; in ogni caso il DPCM 1/3/91, in attesa che i comuni provvedano alla zonizzazione acustica, ha stabilito che i limiti di accettabilità provvisori in orario diurno siano pari a 70 dB(A).

Per quanto riguarda invece la rumorosità interna, le sorgenti di rumore in un autoveicolo in moto sono costituite principalmente dal motore, dai pneumatici, dall'impatto della carrozzeria con l'aria,

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

nonché dai freni, quando vengono azionati.

Nelle vetture di nuova concezione, le cabine di guida sono in ogni caso sufficientemente insonorizzate per cui i livelli di rumorosità interni agli automezzi sono di circa 55 dBA a veicolo fermo e di circa 75 dBA a circa 100 km/ora, quindi inferiori a 85 dBA inteso come livello di azione. Attualmente gli automezzi in dotazione nell'ASL CN2 Alba-Bra risultano immatricolati a partire dal 1991 e pertanto si può ritenere che il livello di rumorosità interno sia più che accettabile.

Pertanto, alla luce di quanto sopra esposto, si può ritenere che tale **rischio**, per il personale dipendente, sia **basso**.

Vibrazioni

Considerato il gran numero di automezzi presenti nell'ASL CN2 Alba-Bra e il cospicuo numero di dipendenti interessati, risulta evidente che gli automezzi siano uno strumento di uso quotidiano.

La Direttiva 2002/44/CE fissa le prescrizioni minime in materia di protezione dei lavoratori contro i rischi che derivano dall'esposizione da vibrazioni meccaniche al sistema mano-braccio e al corpo intero.



Maggiore importanza rivestono le vibrazioni al corpo intero perché ritenute responsabili di danni a carico del rachide lombo-sacrale e cervicale anche se i sintomi muscolo-scheletrici e le lesioni del rachide negli autisti rappresentano un complesso di alterazioni di origine multifattoriale nella cui eziopatogenesi intervengono fattori di natura occupazionale (vibrazione, postura prolungata, ecc.) e fattori di natura extraoccupazionale (età, costituzione, ecc.).

Le vibrazioni trasmesse al conducente dipendono da diversi fattori che, per brevità, si possono suddividere in due gruppi:

- al primo appartengono quelli riconducibili alle caratteristiche intrinseche (statiche e dinamiche) del veicolo dovute alle scelte progettuali e ai materiali adottati
- nel secondo si possono aggregare tutti quei fattori esterni che hanno influenza diretta sull'intensità delle vibrazioni trasmesse, quali il tipo di pavimentazione stradale, il suo stato di usura, il tipo di percorso e lo stile di guida (nervoso, medio, tranquillo).

Alla luce di quanto sopra esposto, si può ritenere che il **rischio**, derivante dall'esposizione giornaliera a vibrazioni per il personale dipendente della nostra Azienda, sia **basso** e pertanto non sono necessarie misure di cautela particolari

Stress psicofisico

Lo stress è uno stato di tensione fisica o psichica che ha effetto logorante e rappresenta

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

l'insieme dei disturbi metabolici e viscerali provocati nell'organismo umano da agenti aggressori vari.

A livello psicologico si possono manifestare agitazione e nervosismo, difficoltà di concentrazione, sensazione di stanchezza generale, insonnia, ansia e depressione.

Lo stress psicofisico dovuto alla guida può insorgere in condizioni di traffico eccessivo, per orari e ritmi di lavoro eccessivi, ecc.



Certamente la "tensione fisica o psichica con effetto logorante" non è una conseguenza diretta ed esclusiva del lavoro dei conducenti di automezzi aziendali, essendo possibile la sua concretizzazione in una serie infinita di situazioni, lavorative e non, legate ai ritmi piuttosto frenetici della vita odierna, tuttavia un certo riconoscimento di probabili situazioni di stress degli autisti viene anche ipotizzata dalla legislazione italiana.

Infatti la legge n. 421/1992 introduce in Italia il concetto di "attività lavorativa usurante" ed il successivo D.Lgs. 374/1993 introduce il lavoro di "autista" tra le attività usuranti per le quali sono previsti particolari provvedimenti di prevenzione.

Considerato però che nella nostra Azienda i percorsi risultano di breve durata e l'automezzo è utilizzato esclusivamente per il raggiungimento delle varie sedi territoriali, si ritiene che tale **rischio** per il personale dipendente, sia **basso**.

6.3 Esito della valutazione e relative misure di prevenzione

Dopo aver valutato tutti i rischi, così come sopra esposto, si può ragionevolmente affermare che il **rischio** legato all'uso dell'automezzo nella nostra Azienda sia sostanzialmente **basso**.

Tuttavia:

- considerando che nell'anno 2010 **gli infortuni** per tale rischio risultano essere circa il **10%** "in itinere" e circa il **4%** "durante il lavoro" rispetto alla totalità degli infortuni

- considerando che nella nostra Azienda nell'anno 2010 gli **infortuni** dovuti ad incidenti **stradali** sono stati **14** con un totale di **411 giornate**

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

lavorative perse (ossia in media **30 giorni di lavoro persi** per ogni incidente), mentre gli **infortuni** dovuti ad **altri tipi di rischio** (ferita da punta, ferita da taglio, contaminazione, contusione, frattura, ustione, allergie, ecc.) sono stati **82** con un totale di **350 giornate lavorative perse** (ossia in media **4 giorni di lavoro persi** per ogni infortunio)

l'Azienda ha deciso di attuare le seguenti misure di prevenzione collettive al fine di informare adeguatamente i dipendenti sui rischi per la sicurezza in auto:

- richiesta alla S.O.C. Economato di sostituzione, nel tempo, delle auto aziendali non rispondenti al criterio del "high safety drive", ovvero: scocca progettata per deformarsi in modo controllato, cellula indeformabile di protezione dell'abitacolo, doppio air-bag per i posti anteriore, idroguida, climatizzatore, sistema antincendio fire protection system, barre di acciaio antintrusione di rinforzo nelle portiere, cinture di sicurezza regolabili e dotate di pretensionatore, fendinebbia.

N.B.: *Si precisa che la SOC Economato:*

con determinazione n.1802 del 14/12/2010 ha provveduto all'acquisto di n. 13 FIAT Panda modello Actual e n. 1 FIAT Panda modello Active con idroguida, occorrenti alle diverse SOC dell'ASL CN2 in sostituzione di quelle in dotazione da alienare, in quanto in avanzato stato di usura.

- Fornitura, ad ogni Servizio interessato, di CD-ROM informativo rivolto a tutti i dipendenti che utilizzano gli automezzi aziendali per lavoro, quale promozione alla salute, mirato a migliorare le conoscenze su temi quali il codice della strada, alcol e guida, farmaci e guida, alimentazione e guida, ecc.;
- installazione, su tutte le auto aziendali, di un adesivo indicante le principali regole di sicurezza stradale:



PRIMA DI INIZIARE LA GUIDA E' NECESSARIO CONTROLLARE CHE:

- i pneumatici non presentino tagli o screpolature profonde
- parabrezza e lunotto siano puliti
- gli specchi retrovisori interni ed esterni siano puliti e ben regolati
- i tergicristalli funzionino e le relative spazzole non siano usurate
- a bordo vi sia il giubbotto ad alta visibilità e il pacchetto di medicazione

DURANTE LA GUIDA IL CONDUTTORE DEVE:

- rispettare le norme sulla circolazione stradale

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

- mantenere accesi i fari anabbaglianti al di fuori dei centri urbani
- mantenere un assetto di guida corretto
- non fare uso di bevande alcoliche
- utilizzare sistematicamente le cinture di sicurezza
- usare il cellulare dotato di vivavoce, in caso contrario accostare prima di rispondere
- in caso di incidente, fermarsi e prestare i primi soccorsi
- segnalare al proprio Responsabile ogni anomalia rilevata durante il controllo o l'uso dei mezzi
- è compito di ogni Responsabile far effettuare la manutenzione ordinaria ogni 5000 Km o 6 mesi

7. SORVEGLIANZA SANITARIA

A differenza dei conducenti di linea che sono considerati lavoratori addetti a "compiti complessi" (ossia lavori per i quali è necessario un costante controllo periodico della loro idoneità specifica alla mansione), per i conducenti di automezzi aziendali, si ritiene che non abbiano le stesse responsabilità dei conducenti di linea pur svolgendo mansioni altrettanto gravose e di responsabilità.

Gli unici controlli sanitari e gli unici requisiti fisici richiesti sono quelli previsti dal Codice della Strada legati alla concessione della patente di guida ossia:

Requisiti per richiedere la patente di guida:

- visita medica al fine di ottenere il rilascio di un certificato di idoneità attestante i requisiti psico-fisici da parte di un medico della ASL, medico militare, medico del lavoro, ecc.;
- essere in possesso dei requisiti morali previsti dall'art.120 del Codice della Strada;
- età minima e 18 anni compiuti per il conseguimento della patente di cat. B.

Requisiti per rinnovare la patente di guida:

La patente di guida è valida per 10 anni fino al compimento dei 50 anni di età e per 5 anni dai 50 anni fino ai 70 anni di età

- requisiti visivi richiesti:
 - 1) acutezza visiva non inferiore a dieci decimi complessivi

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

- 2) non meno di due decimi per l'occhio che vede meno, raggiungibile con lenti sferiche positive o negative di qualsiasi valore diottrico, purché la differenza tra le due lenti non sia superiore a tre diottrie.
- requisiti uditivi richiesti:
 - 1) voce di conversazione a 2/mt di distanza per ciascun orecchio anche con protesi acustica certificata dal costruttore in data non anteriore a tre mesi

Come per tutte le attività lavorative private o pubbliche, il D.Lgs. 81/08 e s.m.i. prevede, anche per le mansioni di conducente di automezzi aziendali, la valutazione del rischio ma ne consegue che non per tutti gli addetti alla guida di automezzi aziendali possono essere riconoscibili gli stessi rischi.

Numerosi sono infatti i rischi professionali ai quali, almeno teoricamente, possono essere esposti i conducenti di automezzi aziendali.

Alcuni di questi rischi sono sicuramente estrinseci alle attività di guida intese in senso stretto essendo infatti legati alla viabilità, al traffico, alle condizioni atmosferiche, agli orari di lavoro, ecc.

La tutela della salute del lavoratore è un dovere del Datore di Lavoro e compito proprio del Medico Competente.

Il Datore di Lavoro deve per altro garantirsi che tutte le attività svolte dai propri dipendenti non creino problemi o arrechino danni a terzi, nella fattispecie siano essi trasportati o non.

Non sarà pertanto proponibile un unico protocollo di Sorveglianza Sanitaria ma lo stesso, di volta in volta, dovrà essere gestito dal Medico Competente secondo le attività specifiche dei singoli dipendenti interessati.

Segue determinazione n. 1585/000/COM/11/0006 del 7 dicembre 2011

<p>Invio al controllo della Giunta della Regione, ex art. 2, c. 1, L.R. 30 giugno 1992, n. 31 prot. n. _____ del _____, ricevuta dalla Regione in data _____</p> <p>Richiesta chiarimenti da parte della Regione prot. n. _____ del _____</p> <p>Risposta chiarimenti da parte della Regione con nota prot. n. _____ del _____, ricevuta dalla Regione in data _____</p> <p>Provvedimento conclusivo del procedimento n. _____ del _____</p> <p><input type="checkbox"/> declaratorio di nullità o decadenza <input type="checkbox"/> di annullamento o non approvazione <input type="checkbox"/> di approvazione</p>	<p>Invio al Collegio Sindacale Prot. n. _____ del _____</p> <p>Invio alla Rappresentanza della Conferenza dei Sindaci: Prot. n. _____ del _____</p> <p>CERTIFICATO DI REGISTRAZIONE CONTABILE Si dichiara l'avvenuta registrazione contabile da parte della S.O.C. Gestione Economico-Finanziaria Alba, li _____ IL FUNZIONARIO INCARICATO _____</p> <p>CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE Si certifica che la presente determinazione è stata posta in pubblicazione presso l'Albo dell'A.S.L. CN2, il _____ per quindici giorni consecutivi IL FUNZIONARIO INCARICATO S.O.C. AFFARI GENERALI Silvia BARACCO F.TO BARACCO</p>
CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'	
<p>Provvedimenti soggetti al controllo della Giunta della Regione</p> <p>Si certifica che la presente determinazione è divenuta esecutiva il _____</p> <p><input type="checkbox"/> per decorrenza dei termini <input type="checkbox"/> per approvazione da parte della Giunta della Regione</p>	<p>Provvedimenti non soggetti al Controllo della Giunta della Regione</p> <p>Si certifica che la presente determinazione è divenuta esecutiva il _____</p> <p><input type="checkbox"/> essendo immediatamente eseguibile <input type="checkbox"/> essendo trascorsi dieci giorni dalla pubblicazione (art. 3, L.R. 30/06/92, n. 31)</p>
IL FUNZIONARIO INCARICATO S.O.C. AFFARI GENERALI Silvia BARACCO F.TO BARACCO	