

SCHOOL INTERPORTO



Salute e Sicurezza sul lavoro



INTERPORTO
BOLOGNA SPA

Newsletter School **Interporto**

Num. 2° - dicembre 2024



Questa newsletter si propone di fornire a tutti coloro che operano in Interporto di Bologna informazioni utili e aggiornate in materia di salute e sicurezza sul lavoro, riferite prevalentemente alla logistica e a ciò che si fa nel sito produttivo. La newsletter è emanazione della School interna, unica a livello internazionale, funzionale alla promozione della cultura della prevenzione, terreno comune "vincente" sia per le imprese, che ne guadagnano in produttività e qualità del servizio, che per i lavoratori e le lavoratrici, che avranno tutele effettive e un livello più elevato di benessere organizzativo. La nostra postura, di attenzione all'altro e di ascolto, vuole essere un appello a tutti coloro che ci leggeranno: attendiamo i vostri stimoli, le proposte, le riflessioni e le domande alla nostra email: interportobo@ialemiliaromagna.it.

Buona lettura!



L'occasione ci è gradita per porgere a tutti, da parte della School Interporto di IAL Emilia Romagna, gli **auguri** di serene festività e di un felice nuovo anno in **salute e sicurezza!**

[**bancadellesoluzioni**]

Save the date! 25 marzo 2025

La **School**, in collaborazione con **Interporto Bologna Spa**, **AUSL Bologna**, **Regione Emilia-Romagna** e il **Dipartimento di Ingegneria Industriale** dell'Università di Bologna, ha il piacere di organizzare un evento dedicato alla presentazione delle soluzioni tecniche applicabili nell'ambito della logistica per la prevenzione degli infortuni e malattie professionali. La **Banca delle Soluzioni** ([Chi siamo - Safety Engineering](#)), gestita da un gruppo di ricerca del Dipartimento di Ingegneria Industriale di Bologna, pubblicherà infatti, nei prossimi mesi, una nuova sezione dedicata specificatamente al mondo della logistica. Nel corso dell'evento, verranno presentate alcune delle schede tecniche delle soluzioni e si valuterà congiuntamente l'eventuale disponibilità di alcune aziende interessate ad effettuare delle sperimentazioni pratiche nell'ambiente di lavoro.

Il convegno si svolgerà il **25 marzo 2025** dalle ore 9:00 presso l'aula conferenze della **Palazzina Doganale in Interporto** ed è rivolto a tutti i manager, RSPP, ASPP, RLS ed in generale a chi si occupa di sicurezza sul lavoro nelle aziende operanti in Interporto Bologna.

Prossimamente sarà nostra cura diffondere il programma della mattinata, comprendente la lista dei relatori e le modalità con cui effettuare la registrazione online per partecipare. **Non mancate!**

Investire sulla formazione per la sicurezza sul lavoro: il caso della School IAL di Interporto Bologna



Workshop 20 novembre 2024

Si è svolto in data 20.11.2024, nell'ambito della fiera "AMBIENTE e LAVORO 2024 - 34° Salone Nazionale della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro" il seminario dal titolo "Investire nella formazione per la sicurezza sul lavoro: il caso della School IAL di Interporto Bologna". Il convegno si prefissava l'obiettivo di far conoscere esperienze e strumenti messi in campo nella Città Metropolitana di Bologna per accrescere la cultura della prevenzione in un comparto, la logistica, in impetuosa crescita nella fase post-pandemica e tra i più colpiti dagli infortuni sul lavoro.

Rivolto a datori di lavoro, manager e dirigenti, preposti, lavoratori, RSPP-ASPP, RLS, formatori per la sicurezza, medici competenti, ispettori e addetti alla vigilanza ed accreditato ECM ai fini dell'aggiornamento formativo per RSPP, ASPP e RLS, ha coinvolto più di 60 partecipanti durante la mattinata.

La School di Interporto Bologna gestita da IAL Emilia Romagna ha presentato, tramite il suo responsabile **Claudio Arlati**, i suoi strumenti innovativi per promuovere la cultura della sicurezza sul lavoro nel comparto logistico della Città Metropolitana di Bologna. Sono intervenuti come relatori durante l'evento anche **Ambrogio Dionigi** in qualità di delegato della Città Metropolitana di Bologna, il presidente di Interporto Bologna Spa **Marco Spinedi**, il responsabile del progetto logistica etica **Alessandro Alberani**, la dirigente Area Tutela della Salute degli Ambienti di Lavoro della Regione Emilia-Romagna **Mara Bernardini** e il direttore dell'Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro dell'AUSL di Bologna **Paolo Galli**. Hanno inoltre portato un contributo **Stefano Splendori**, dirigente di Consorzio Metra, come rappresentante delle aziende operanti in Interporto e tre RLS appartenenti alle sigle sindacali conferderate in testimonianza dei lavoratori del sito.



Questionario per autotrasportatori

La School Interporto, in collaborazione con Gruppo Federtrasporti, AUSL di Bologna e Regione Emilia-Romagna, ha avviato un'indagine con l'intento di rilevare le abitudini alla guida e gli stili di vita degli autotrasportatori al fine di progettare interventi informativi mirati per la categoria. Chiediamo a tutti i lavoratori e lavoratrici appartenenti alla categoria professionale degli autotrasportatori di partecipare tramite la compilazione di un breve questionario

cliccando sul link seguente. Il questionario è elaborato in forma anonima ed è compilabile sia da smartphone/tablet che da PC.

PARTECIPA AL QUESTIONARIO (versione in italiano)

PARTECIPA AL QUESTIONARIO (versione in inglese)

Notizie dall'Italia e dall'Europa

Salute e sicurezza sul lavoro

PATENTE A CREDITI

M  **MINISTERO del LAVORO
e delle POLITICHE SOCIALI**

A seguito del crollo verificatosi durante la costruzione di un supermercato a Firenze nel febbraio 2024, che causò la morte di cinque lavoratori, il Governo ha deciso di approvare il DL 19/24, ora legge 56/24, che attua con ben sedici anni di ritardo un principio originariamente contenuto nel Testo Unico della salute e sicurezza sul lavoro, quello della qualificazione dei fornitori in caso di appalto e/o subappalto. Al momento, le nuove regole si applicano ai soli cantieri temporanei e mobili, anche se la norma prevede la possibilità di estenderle nel futuro anche ad altri comparti.

Il meccanismo scelto per attuare il suddetto principio è quello ben conosciuto della patente a punti, che ha contribuito a dare risultati confortanti relativamente agli incidenti su strada, se si pensa che si è passati dalle 7.096 morti nel 2001 alle 3.159 de 2022.

La patente a crediti per i cantieri temporanei e mobili attesta il rispetto delle regole fondamentali relative al lavoro (iscrizione alla Camera di Commercio, regolarità nel versamento dei contributi previdenziali per i propri dipendenti, regolarità fiscale, adempimento degli obblighi formativi relativi alla salute e

sicurezza sul lavoro, presenza di un'adeguata valutazione dei rischi e della figura dell'RSPP) ed è obbligatoria per ogni azienda o lavoratore autonomo (impresa individuale senza lavoratori) che voglia operare in quei contesti. È obbligo del committente e del responsabile dei lavori richiedere la patente alle aziende e ai lavoratori autonomi ammessi nel cantiere.

Il documento è rilasciato elettronicamente su richiesta all'Ispettorato del Lavoro e parte da una dotazione di trenta crediti, incrementabili sino a cento a seguito della messa in atto di azioni di prevenzione virtuose, che vanno oltre quanto previsto dalla normativa.

I crediti saranno decurtati dall'Ispettorato del Lavoro a seguito di provvedimenti definitivi (sentenze passate in giudicato e ordinanze-ingiunzione divenute definitive) emanati nei confronti di datori di lavoro, dirigenti e preposti delle imprese o dei lavoratori autonomi nei casi e nella misura definiti dal provvedimento stesso. Con meno di quindici crediti non è più possibile lavorare nei cantieri e si dovranno effettuare appositi corsi per potere rientrare in possesso del titolo che, comunque, non potrà essere sospeso per più di dodici mesi, previo ripristino da parte dell'azienda stessa delle condizioni di sicurezza in virtù delle quali si è proceduto alla decurtazione dei crediti.

Tra gli esclusi dall'obbligo di possedere la patente sono ricompresi gli autotrasportatori che effettuano "mere forniture", cioè "forniture a piè d'opera". Se, invece, la ditta di trasporti dovesse effettuare "forniture con posa in opera" o operasse all'interno del cantiere dovrà anch'essa essere obbligata per dar seguito a queste attività a detenere la patente a crediti.

SITO INTERNET DELL'ISPETTORATO DEL LAVORO



Sicurezza stradale, un sunto delle linee guida della Commissione UE

La Commissione UE è intervenuta con alcune considerazioni e linee guida sulla sicurezza stradale sul lavoro. I dati riportati da Bruxelles colpiscono fortemente: gli incidenti stradali con veicoli a motore correlati al lavoro contribuiscono per circa un quarto a tutti i decessi correlati al lavoro. Il miglioramento della sicurezza stradale e della gestione della flotta correlate al lavoro migliorerebbe notevolmente la sicurezza stradale nel suo complesso. Quali interventi per migliorare la situazione? La Commissione UE ne individua alcuni, tra cui:

Quadri politici: l'uso della strada correlato al lavoro è un problema di sicurezza stradale e di sicurezza occupazionale trattato nel quadro del diritto internazionale e nazionale sulla circolazione stradale e del diritto sulla salute e sicurezza. La necessità di un approccio sistematico nei programmi nazionali sulla

sicurezza stradale e sulla salute occupazionale sta iniziando a essere riconosciuta in diversi paesi. Piccoli miglioramenti potrebbero portare a grandi benefici.

Politiche dei datori di lavoro: c'è un livello crescente di attività da parte dei datori di lavoro nei settori pubblico e privato. In Svezia e in alcuni stati australiani, l'agenzia principale per la sicurezza stradale, le autorità locali e statali, le organizzazioni assicurative e di ricerca hanno dato il buon esempio con politiche di viaggio sicure e di flotta volte a ridurre il rischio di sicurezza stradale sul lavoro. Molte aziende hanno intrapreso attività di sicurezza stradale correlate al lavoro, ma sono stati studiati pochi programmi per stabilire l'efficacia della varietà di approcci e misure adottate.

Dati: alcuni paesi includono lo "scopo del viaggio" nei loro resoconti nazionali sugli incidenti; conducono studi di collegamento; richiedono ai datori di lavoro di condurre valutazioni dei rischi; incoraggiano la raccolta, la registrazione, l'analisi e il monitoraggio dei dati sugli incidenti stradali (inclusi solo i danni), sugli incidenti con feriti, sulla cronologia dei conducenti e dei veicoli.

Cultura della sicurezza e promozione: la sicurezza della flotta può essere migliorata introducendo set integrati di misure basate sui dati, basate su una solida cultura della sicurezza all'interno dell'organizzazione e un forte impegno da parte del senior management. Il coinvolgimento relativamente basso in incidenti delle petroliere che trasportano merci infiammabili merita un esame per identificare utili lezioni per la gestione della flotta in generale.

Reclutamento e test dei conducenti: avviene il reclutamento di conducenti più sicuri in base a profili di personalità, percezione del rischio, esperienza, età e screening medico, sebbene la valutazione delle strategie di selezione dei conducenti sia limitata. I test di guida più rigorosi non sembrano portare a meno incidenti.

Formazione dei conducenti: non esistono prove sotto forma di studi scientifici controllati che la formazione convenzionale dei conducenti di flotte sia efficace nella riduzione degli incidenti, nonostante la forte convinzione contraria da parte degli interessati. La formazione formale e difensiva dei conducenti sul posto di lavoro, combinata con sistemi di incentivazione per una guida senza incidenti, può ridurre il tasso di incidenti di circa il 20% tra i conducenti professionisti.

Orari di lavoro: a meno che le aziende non adottino orari di lavoro per garantire che i conducenti non siano pressati dal tempo e non debbano affrontare lunghi viaggi alla guida dopo un'intera giornata di lavoro, l'efficacia di qualsiasi misura basata sui conducenti potrebbe essere compromessa dalle pratiche e dalle pressioni quotidiane.

Politiche di sicurezza della flotta: sebbene tali politiche non siano ancora state valutate, è probabile che i vantaggi derivanti dal garantire che le flotte di veicoli siano il più sicure possibile nella loro costruzione e nei loro equipaggiamenti di sicurezza siano notevoli.

Problemi di implementazione: sono state sviluppate linee guida per i datori di lavoro sulle strategie di sicurezza stradale correlate al lavoro, sull'acquisto di flotte più sicure e sull'uso più sicuro delle strade sul lavoro a livello nazionale, statale e locale e dal settore non governativo. Task force nominate dal governo, coalizioni e advocacy degli stakeholder, commissioni parlamentari multipartitiche e finanziamenti sostenibili aiutano a guidare i miglioramenti della gestione della sicurezza.

Tra i fattori da tenere d'occhio v'è, certamente, la **distrazione**. I conducenti devono mantenere sempre la loro attenzione concentrata sul traffico circostante, non solo per la propria sicurezza, ma anche per quella dei passeggeri e degli altri utenti della strada. Esistono tre tipi fondamentali di distrazione: visivo – cose che fanno sì che i conducenti distolgano lo sguardo dalla strada; cognitivo – inducendo i conducenti a pensare ad altre cose; manuale – cose che fanno sì che i conducenti tolgano le mani dal volante. I telefoni cellulari e i navigatori satellitari sono le principali fonti di distrazione. I navigatori satellitari dovrebbero essere posizionati in modo che siano facilmente visibili senza bloccare la visuale del conducente. Anche fumare, mangiare e usare la radio o il lettore CD sono comuni distrazioni.

La legislazione europea ha imposto regolamenti (UE 3820/85 e 3821/85) al settore degli autotrasporti per migliorare la sicurezza dei conducenti. I regolamenti limitano la quantità di tempo che i camionisti possono lavorare durante un periodo di 24 ore a un massimo di 9 ore al giorno, con la possibilità di lavorare 10 ore al giorno due giorni alla settimana. Dopo sei giorni lavorativi consecutivi, i conducenti sono tenuti a prendere un periodo di riposo settimanale di almeno 45 ore consecutive di tempo libero. Per quel che attiene la sicurezza dei veicoli pesanti, è importante il rispetto dei **limiti di velocità**, fissati in 90 km/h per i

veicoli commerciali di peso superiore a 3,5 tonnellate. Altra questione fondamentale è la visuale limitata del conducente, fattore negli incidenti con rischi particolarmente elevati durante le manovre o la retromarcia. La Commissione europea stima che circa 500 decessi siano causati ogni anno sulle strade dell'UE. Nel 2003, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2003/97/CE sugli specchietti retrovisori e sui sistemi supplementari di visione indiretta per i veicoli a motore. Questa direttiva mira a migliorare la sicurezza degli utenti della strada migliorando le prestazioni degli **specchietti retrovisori** e accelerando l'introduzione di nuove tecnologie che aumentano il campo di visione indiretta per i conducenti di autovetture, autobus e camion. La direttiva è stata ulteriormente modificata dalla direttiva 2005/27/CE per estendere l'installazione di specchietti grandangolari a più tipi di veicoli. Nel suo programma d'azione per la sicurezza stradale, la Commissione europea ha annunciato che, in relazione alla direttiva sugli specchietti per angoli ciechi per i nuovi veicoli, avrebbe anche valutato i benefici e i costi di una direttiva per l'installazione a posteriori di tali sistemi sui veicoli esistenti. Questo studio è stato completato. Si stima che i benefici siano circa quattro volte superiori ai costi per l'installazione a posteriori di specchietti laterali per angoli ciechi sui veicoli pesanti esistenti.

Segnaletica retroriflettente: indagini approfondite sugli incidenti mostrano che circa il 5% degli incidenti gravi con autocarri può essere ricondotto alla scarsa visibilità del camion o del suo rimorchio di notte, dove gli automobilisti non sono riusciti a vedere il camion o le combinazioni di camion che svoltavano dalla strada, si giravano o procedevano davanti a loro. Diversi studi hanno dimostrato che i camion possono essere resi molto più visibili contrassegnando i lati e la parte posteriore dei veicoli commerciali con segnaletica retroriflettente. Attualmente, lo standard europeo ECE-Regulation 104 (gennaio 1998) che si riferisce alla visibilità dei veicoli lunghi e pesanti e dei loro rimorchi è facoltativo.

L'installazione e l'uso delle **cinture di sicurezza** nei veicoli pesanti è stato recentemente disciplinato dalla legislazione europea. La direttiva CEE 2003/20/CE che modifica la direttiva 91/671/CEE, impone l'uso delle cinture di sicurezza, ove installate, entro il 2006 su tutti i sedili anteriori rivolti in avanti e sui sedili posteriori esposti nei nuovi veicoli pesanti. Non esiste alcun requisito di installazione obbligatorio a livello UE per le cinture di sicurezza nei veicoli pesanti. La ricerca indica che per migliorare l'uso della ritenuta, le cinture a 3 punti dovrebbero essere integrate direttamente nel sedile del conducente e del passeggero.

**SITO INTERNET DELLE LINEE GUIDA
DELLA COMMISSIONE EUROPEA**

IAL Emilia Romagna - Innovazione Apprendimento Lavoro S.r.l. - Impresa Sociale

Sede Legale: Via Bigari, 3 - 40128 Bologna, IT

Sede operativa: Interporto Bologna, Palazzina Doganale 1° piano - Merc/Giov/Ven 9 -13

Telefono: 334 3415041 - E-mail: interportobo@ialemiliaromagna.it

Email inviata a enricopilotti@ialemiliaromagna.it

[Disiscriviti](#)



ATTENZIONE: Questo messaggio proviene da un mittente esterno all'organizzazione. Prima di rispondere o aprire collegamenti e allegati prestate attenzione alla corrispondenza fra indirizzo effettivo e nome, cognome visualizzati accanto.