

Peculiarità e obiettivi della formazione degli addetti al primo soccorso nel settore dell'autotrasporto

G.L. ROSSO, SANTINA BRUNO, M. FEOLA*, R. ZANELLI**, P. CORINO

Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro ASL CN2, Alba-Bra (CN)

* Dipartimento di Malattie Cardiovascolari, Ospedale Santa Croce-Carle, Cuneo

** Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro ASL AT, Asti

KEY WORDS

Road safety; professional drive; traffic accident; first aid in workplace

SUMMARY

«**Peculiarities and aims of first aid training in the road haulage sector**». **Background:** *Four years after the law concerning first aid in the workplace was passed in Italy (inter-ministerial decree 388/2003), which is a useful tool in improving safety at work, it is necessary to organize first aid courses specifically for those working in the road haulage sector which would also be effective in case of traffic accidents. In view of the characteristics of the working environment in this sector (the road) and of the working conditions (generally workers are isolated and far from the company's headquarters), it would be necessary to organize ad hoc first aid courses at the workplace for the category of professional drivers.* **Objectives and methods:** *The aim of this article is to discuss some possible organizational aspects of first aid in the road haulage sector, such as: number of workers responsible for first aid, how to train workers for specific risks of traffic accidents, the requirements for teachers responsible for first aid and course targets that must be achieved.* **Results and Conclusions:** *A good level of training, achieved during the first aid course at the workplace, might therefore be useful to improve road safety and increase the quality of basic and advanced first aid in road traffic injuries.*

RIASSUNTO

Dopo quattro anni dall'emanazione del D.M. 388/03 – strumento particolarmente utile per implementare la sicurezza in ambito lavorativo – risultano indispensabili alcune considerazioni circa l'utilità, le peculiarità e gli obiettivi che si deve prefiggere il primo soccorso nel settore del trasporto su strada. Considerate le caratteristiche dell'ambiente di lavoro in tale settore (la strada) e le condizioni di lavoro (attività generalmente isolata e distante dalla realtà produttiva), diventa necessaria l'organizzazione di un primo soccorso aziendale ad hoc per la categoria dei conducenti professionali. Meritano pertanto considerazioni particolari alcuni aspetti organizzativi del D.M. 388/03 quali: il numero degli addetti da designare al primo soccorso, i rischi specifici in riferimento ai quali formare i lavoratori, i requisiti minimi dei docenti e gli obiettivi formativi che si deve prefiggere il corso. Una buona formazione, acquisita durante il corso di primo soccorso aziendale, può pertanto essere utile ad implementare la sicurezza stradale e migliorare la risposta del soccorso avanzato nell'ambito degli incidenti stradali

Pervenuto il 10.10.2007 - Accettato il 27.12.2007

Corrispondenza: Gian Luca Rosso, Specialista in Medicina del Lavoro, Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro ASL CN2, Alba-Bra, Via Vida 10, 12051 Alba (CN) - E-mail: rossogl@libero.it

Il presente lavoro è stato parzialmente finanziato dalla Regione Piemonte nell'ambito del Piano Regionale prevenzione incidenti stradali 2005/2007, sottoprogetto "Prevenzione degli infortuni da incidente stradale nel settore dell'autotrasporto".

INTRODUZIONE

Recentemente è stata richiamata l'attenzione sul rilevante peso degli incidenti stradali come causa di morte e disabilità in tutti i paesi industrializzati e sulla stretta correlazione tra la gravità dell'incidente e le dimensioni, il peso, la larghezza, nonché il numero di passeggeri a bordo dei veicoli coinvolti (6, 8, 9, 11). In particolare, negli eventi che coinvolgono mezzi "pesanti", si stima un numero di eventi mortali tre-quattro volte superiore se confrontato con gli incidenti tra autovetture (6). In tale contesto, assume particolare rilevanza l'obbligo per il titolare di una ditta di autotrasporti, previsto dal D.Lgs. 626/94 e dal successivo D.M. 388/03, di assicurare un'adeguata formazione e addestramento dei lavoratori designati al primo soccorso in ambito lavorativo, al fine di implementare le probabilità di successo nel soccorso su incidente stradale. Occorre infatti ricordare come il conducente professionale sia spesso spettatore oltre che vittima di incidente stradale.

La volontà del Legislatore – chiaramente espressa nell'art. 15 del D.Lgs. 626/94 – di differenziare la tipologia di «assistenza medica di emergenza» sulla base dei rischi "complessivi" insiti nell'azienda o unità produttiva, pone infine particolare rilievo sulla figura del medico competente, che, laddove presente, viene indicata come miglior sostegno al datore di lavoro nella valutazione dei pericoli aziendali. Da tale valutazione dovrà emergere non solo la strutturazione di un corso di primo soccorso "pertinente" ai rischi della realtà produttiva (capace dunque di arricchire i contenuti minimi indicati dal D.M. 388/03), ma anche l'individuazione del numero minimo di lavoratori da formare al primo soccorso (il Legislatore rimanda infatti tale decisione al datore di lavoro).

PECULIARITÀ DEL SETTORE DEL TRASPORTO SU STRADA: ORGANIZZAZIONE E GESTIONE DEL PRIMO SOCCORSO AZIENDALE

La classificazione di un'azienda del settore del trasporto su strada, ai sensi dell'art. 1 del D.M. 388/03, così come per qualunque altra unità pro-

duttiva, si basa non solo sul numero di lavoratori, ma anche sugli indici di frequenza d'inabilità permanente INAIL relativi al triennio precedente l'anno in corso (che per il settore dei trasporti è generalmente superiore a 4). In particolare il Comunicato del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, su "Indici di frequenza d'infortunio in Italia per gruppo di tariffa I.N.A.I.L. Tipo di conseguenza: inabilità permanente" pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 192 del 17/8/2004, attribuisce al comparto 9100 (settore trasporti) un indice di frequenza d'inabilità permanente pari a 4,93 (relativo all'ultimo triennio attualmente disponibile). Pertanto, siffatte aziende potranno essere così classificate: 1) gruppo A: nel caso in cui impieghino oltre 5 dipendenti; 2) gruppo B: da 3 a 5 dipendenti; 3) gruppo C: meno di 3 dipendenti.

Il D.M. 388/03 valorizza dunque il principio di modulare l'organizzazione degli interventi in situazioni di emergenza sanitaria secondo le diverse realtà aziendali (si considerano il tipo di attività svolta, il numero di lavoratori ed i fattori di rischio). Tutte le novità introdotte dal Decreto aderiscono pertanto non solo allo spirito del D.Lgs. 626/94 ma anche a quello del D.P.R. 27/03/1992, che ha spostato il concetto di primo livello d'intervento dall'ospedale al territorio (3).

Il settore del trasporto su strada presenta un'importante caratteristica che deve essere considerata nell'analisi dell'organizzazione del primo soccorso: i principali infortuni sul lavoro sono dati dagli incidenti stradali (oltre agli incidenti che occorrono durante le operazioni di carico-scarico). Il conducente professionale coinvolto in un incidente stradale si trova spesso ad essere "spettatore" più che vittima, è infatti frequente, per coloro che sono a bordo di un mezzo pesante, rimanere illesi. Tuttavia i testimoni di un incidente stradale hanno un elevato rischio di diventare "seconda vittima". Occorre infine sottolineare come sia frequente il riscontro di più vittime in occasione di incidente che abbia coinvolto mezzi pesanti, nonché il possibile trasporto di sostanze pericolose.

Tali considerazioni devono spingere pertanto ad un'approfondita analisi degli aspetti legati alla designazione e formazione dei lavoratori incaricati al primo soccorso. Il settore dell'autotrasporto è infat-

ti caratterizzato dalla presenza di lavoratori che svolgono la loro attività lontano dalla realtà produttiva o azienda, frequentemente isolati. Pertanto, in condizioni ideali, andrebbero formati tutti i lavoratori che, all'interno di un'azienda di trasporti, svolgono la mansione di autista (proprio in considerazione dell'elevata probabilità di essere "spettatori" più che vittime di incidenti stradali, eventualmente caratterizzati dalla presenza di più feriti, con elevato rischio evolutivo e biologico). Per quanto concerne la formazione dei lavoratori incaricati, il D.M. 388/03 indica i contenuti minimi dei corsi (Allegato 3 e 4), tuttavia gli obiettivi didattici andrebbero focalizzati su alcune peculiarità del soccorso su strada: l'importanza della sicurezza della scena e della protezione individuale (indossare i guanti prima di uscire dal veicolo coinvolto in un incidente stradale), le nozioni generali sul codice "Kemler", l'addestramento alla chiamata ai servizi di emergenza, le nozioni di base riguardanti i corsi di *Prehospital Trauma Life Support* (PHTLS) e *Major Incident Medical Management and Support* (MIMMS) (4, 5). Proprio a tale proposito occorre menzionare il richiamo del D.M. 6 ottobre 2006 del Ministero dei Trasporti su "Attuazione delle norme concernenti la formazione professionale dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose su strada, con riferimento alla direttiva 94/55/CE" (G.U. n. 295 del 20/12/2006), a far svolgere "le lezioni inerenti il comportamento da adottare in condizioni di emergenza per il primo soccorso" da personale medico (richiamo peraltro già ribadito dal D.M. 388/03). Pertanto rimane fondamentale l'appello di Sacco e coll. circa i requisiti indispensabili per i formatori dei lavoratori incaricati al primo soccorso aziendale nonché l'impiego di «metodiche formative collaudate e protocolli d'intervento condivisi dalle società scientifiche nazionali specificamente competenti» (2, 10).

Un'ultima considerazione deve essere fatta sulle dotazioni di primo soccorso, è infatti indispensabile un adeguato allestimento dei veicoli presenti in azienda, sia con idonei mezzi di comunicazione (necessari per l'allertamento in caso di emergenza sanitaria), sia con cassetta di primo soccorso (per le aziende di gruppo A e B) o pacchetto di medicazione (per quelle di gruppo C), eventualmente

integrati da ulteriori presidi utili in caso di emergenza (es. la *pocket mask*, il pallone Ambu, la coperta isoterma etc.). È opportuno infatti ricordare come, in altri Paesi dell'Unione Europea, sia obbligatoria una dotazione supplementare al kit di primo soccorso sui mezzi di trasporto (norma DIN 13164-B).

GESTIONE DEL PRIMO SOCCORSO SU STRADA: COMPITI DEL PRIMO SOCCORRITORE

Il principale ambiente di lavoro nel settore dell'autotrasporto è la strada, pertanto una consistente quota di infortuni che si registrano nel settore degli autotrasporti è data dagli incidenti stradali. Tuttavia, non tutti gli incidenti stradali che vedono coinvolti dei mezzi pesanti vengono registrati come infortunio sul lavoro, in quanto è frequente il caso in cui il conducente non riporti lesioni.

Gli obiettivi che si deve prefiggere il soccorritore "laico" in un incidente stradale sono tuttavia simili a quelli proposti per qualunque altro infortunio: preservare e proteggere se stesso, la scena e le vittime, segnalare l'accaduto ai servizi di emergenza (118, 115 etc.) ed infine assistere la vittima. Allo stesso modo un idoneo piano di primo soccorso per gli incidenti su strada dovrà prevedere: il soccorso a tutte le persone coinvolte, la riduzione o il contenimento dei rischi per le altre persone (allontanare i curiosi dal luogo dell'incidente), il controllo dell'evento (es.: segnalare adeguatamente l'accaduto evitando che l'incidente si aggravi etc.).

La finalità del primo soccorso – inteso come insieme di manovre ed interventi messi in atto senza l'ausilio di attrezzature particolari, al fine di preservare e proteggere la vittima di un infortunio, nell'attesa dell'arrivo dell'unità di emergenza sanitaria – rimane dunque quella di prestare aiuto all'infortunato in attesa dell'intervento del soccorso avanzato (evitando in ogni caso atti di natura medica, come la somministrazione di farmaci) (7).

In ogni caso, risulta opportuno formare il conducente professionale a prestare attenzione ad alcuni aspetti fondamentali sulla scena dell'incidente, al fine di poter fornire il maggior numero d'informazioni possibili ai sistemi di emergenza. La comunica-

zione con le unità di emergenza (generalmente sanitaria, la quale poi si occuperà di attivare gli altri sistemi di emergenza necessari) deve pertanto fornire le seguenti informazioni: tipologia d'incidente, agibilità sul luogo, dinamica dell'incidente (ricavare ogni informazione utile al fine di ricostruire l'accaduto), possibili rischi evolutivi, numero approssimativo di vittime coinvolte, possibilità di accesso da parte del soccorso avanzato (indicazioni per raggiungere velocemente il luogo dell'incidente).

ASPETTI LEGISLATIVI DEL PRIMO SOCCORSO SU STRADA

L'atto del soccorso costituisce un preciso dovere di ogni cittadino, tale obbligo tuttavia deve essere adeguato alla preparazione di chi lo esegue, alla gravità del caso e alle circostanze nelle quali avviene. Unica eccezione all'obbligo del soccorso è costituita dalle cause di forza maggiore, come gli avvenimenti esterni inevitabili: grave malattia del soccorritore, ostacoli fisici al raggiungimento della persona da soccorrere (per esempio un individuo ferito intrappolato tra le lamiere di un'auto), soccorso in condizioni di grave pericolo (incendi, gas tossici, etc.). In presenza di tali circostanze – peraltro frequenti in occasione di incidente stradale – il soccorritore volontario non sanitario può esimersi dal prestare soccorso. Rimane tuttavia l'obbligo di segnalazione dell'incidente, implicitamente previsto anche dal D.M. 388/03 il quale impone al datore di lavoro di fornire, a tutti i dipendenti che svolgono la loro attività in luoghi isolati e/o lontani dall'azienda, non solo un pacchetto di medicazione, ma anche un idoneo mezzo di comunicazione. Occorre tuttavia sottolineare che l'intento del D.M. 388/03 è quello di formare il lavoratore al primo soccorso all'interno della propria realtà produttiva; tale formazione non autorizza dunque ad atti di primo soccorso su vittime esterne all'azienda (a meno che non vi sia un immediato pericolo di vita per l'infortunato), la cui assistenza sanitaria compete solamente al Servizio di Emergenza Sanitaria 118.

In tale contesto appare infine doveroso ricordare le recenti modifiche dell'art. 189 del Codice della Strada che riprendono i principi dell'art. 593 del

Codice Penale: «L'utente della strada, in caso di incidente ... ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona» ponendo in atto «ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e, compatibilmente con tale esigenza, adoperarsi affinché non venga modificato lo stato dei luoghi e disperse le tracce utili per l'accertamento delle responsabilità».

Il conducente, protagonista o spettatore dell'incidente, deve inoltre «ove possibile, evitare intralcio alla circolazione... fornire le proprie generalità... prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite». L'art. 189 del Codice della Strada, al comma 8, precisa inoltre che «Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato».

Pertanto, nella maggior parte dei casi, è necessario limitarsi ad un'assistenza minima ed essenziale, ma efficace, piuttosto che tentare procedure inutili o pericolose per la vittima. È bene infine ricordare che ogni soccorritore ha altresì il compito di tutelare l'ambiente circostante la vittima, anche al fine di garantire le migliori cure possibili (7).

Non risulta necessario approfondire ulteriormente aspetti giuridici e medico-legali legati alle responsabilità del lavoratore incaricato per il Pronto Soccorso, già affrontati in precedenti lavori (1).

CONCLUSIONI

Il settore del trasporto su strada, in considerazione delle caratteristiche che lo contraddistinguono, richiede particolare attenzione durante la formazione dei lavoratori addetti al primo soccorso. I contenuti minimi dei corsi previsti dal D.M. 388/03 devono pertanto essere arricchiti di nozioni specifiche riguardanti la gestione dell'incidente stradale, con l'obiettivo d'implementare le conoscenze riguardanti le tecniche di autoprotezione, le possibilità di intervento durante incidente stradale

e la comunicazione con i sistemi di emergenza sanitaria. Il corso di primo soccorso aziendale può pertanto rivelarsi un utile strumento di ottimizzazione del soccorso di base e del soccorso avanzato nell'ambito degli incidenti stradali.

NO POTENTIAL CONFLICT OF INTEREST RELEVANT TO THIS ARTICLE WAS REPORTED

BIBLIOGRAFIA

1. CAPRIOLI LC, CIAVARELLA M, SACCO A: Aspetti giuridici e medico-legali della responsabilità del lavoratore incaricato per il Pronto Soccorso. *Med Lav* 2005; 96: 63-70
2. CIAVARELLA M, SACCO A, BOSCO MG, e coll: L'organizzazione del pronto soccorso nelle strutture sanitarie. *Med Lav* 2007; 98: 302-311
3. COORDINAMENTO TECNICO INTERREGIONALE DELLA PREVENZIONE NEI LUOGHI DI LAVORO (CTIPLL): D.Lgs. 388/03 Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale. Primi indirizzi applicativi Seduta Comitato Tecnico in data 10 Gennaio 2005
4. MCSWAIN NE, FRAME S, SALOMONE JP: *PH-TLS. Basic and advanced prehospital trauma life support*. Torino: Centro Scientifico Editore, 2003
5. HODGETTS TJ, MACKWAY-JONES K, MICHELUTTI M: *MIMMS. Major incident medical management and support*. Torino: Centro Scientifico Editore, 2004
6. PARSONS M: Fits and other causes of loss of consciousness while driving. *QJ Med* 1986; 58: 295-303
7. ROSSO GL, CANDURA SM: *Manuale di primo soccorso. Ad uso del personale addetto al primo soccorso aziendale*. Roma: Aracne Editrice, 2006
8. ROSSO GL, ZANELLI R, SANTINA B, e coll: Sincope e guida professionale, il ruolo del medico del lavoro. *Med Lav* 2007; 98: 204-215
9. ROSSO GL, ZANELLI R, SANTINA B, e coll: Guida professionale e sicurezza, un approccio obiettivo che coinvolge anche la medicina del lavoro. *Med Lav* 2007; 98: 355-373.
10. SACCO A, CIAVARELLA M, TREVISAN A, e coll: I requisiti per i formatori dei lavoratori designati al primo soccorso aziendale. *Med Lav* 2005; 96: 403-408
11. TROGLAUER T, HELS T, CHRISTENS PF: Extent and variations in mobile phone use among drivers of heavy vehicles in Denmark. *Accid Anal Prev* 2006; 38: 105-111

RINGRAZIAMENTI: *Si desidera ringraziare tutti coloro che hanno lavorato e lavorano al progetto "Prevenzione degli infortuni da incidente stradale nel settore dell'autotrasporto", in modo particolare: Erica Moretto, Elena Lora, Vilma Giachelli, Mariangela Modarelli, Gianpiero Devalle, Lorenzo Modonutto, Anna Ghisa*