



- pag. 812 **1.2.1** **QUALI SONO I PROFILI DI SICUREZZA DA TENERE PRESENTI DURANTE L'ATTIVITÀ DI GUIDA?**
- pag. 812 **1.2.2** **QUALI SONO I PRINCIPI AI QUALI DEVE FARE RIFERIMENTO IL CONDUCENTE DURANTE LA GUIDA?**
- pag. 812 **1.2.3** **COSA E CHI DEVE ESSERE TUTELATO DAL CONDUCENTE SOTTO IL PROFILO DELLA SICUREZZA DURANTE L'ATTIVITÀ DI GUIDA?**
- pag. 812 **1.2.4** **ESISTONO DIFFERENZE TRA ATTIVITÀ DI GUIDA IN SICUREZZA E LE ALTRE FUNZIONI DEL CONDUCENTE NEI PERCORSI AUTOSTRADALI ED EXTRAURBANI E NEI PERCORSI URBANI?**
- pag. 812 **1.2.5** **QUALI SONO LE CAUTELE DA OSSERVARE DURANTE LA GUIDA AUTOSTRADALE O EXTRAURBANA?**
- pag. 813 **1.2.6** **QUALI SONO LE AZIONI DA EVITARE ASSOLUTAMENTE DURANTE LA GUIDA SIA URBANA CHE EXTRAURBANA?**
- pag. 813 **1.2.7** **QUALI MODIFICAZIONI ALLA PERCEZIONE VISIVA COMPORTA L'AUMENTO DELLA VELOCITÀ?**
- pag. 813 **1.2.8** **QUALI PRECAUZIONI OCCORRE ASSUMERE PER PRESTARE ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN DIFFICOLTÀ?**
- pag. 814 **1.2.9** **QUALI SONO LE NORME SPECIFICHE PER GESTIRE IL CONFLITTO TRA ATTIVITÀ DI GUIDA IN SICUREZZA E LE ALTRE FUNZIONI DEL CONDUCENTE NEI PERCORSI URBANI E SUBURBANI?**
- pag. 814 **1.2.10** **QUALI SONO LE CAUTELE SPECIFICHE DA OSSERVARE DURANTE L'ESECUZIONE DELLE FERMATE?**
- pag. 814 **1.2.11** **COME DEVE ESSERE ESEGUITA L'EMISSIONE DI BIGLIETTI A BORDO?**
- pag. 815 **1.2.12** **COME SI DEVE INTERLOQUIRE CON I PASSEGGERI?**



1.2.1 QUALI SONO I PROFILI DI SICUREZZA DA TENERE PRESENTI DURANTE L' ATTIVITÀ DI GUIDA?

Il **conducente in servizio passeggeri**, oltre a svolgere la funzione di guida, esercita una pluralità di funzione che richiedono la sua attenzione verso profili di sicurezza che attengono sia l'**incolumità fisica (safety)** sia la **protezione dei passeggeri** e dei beni (**security**).



1.2.2 QUALI SONO I PRINCIPI AI QUALI DEVE FARE RIFERIMENTO IL CONDUCENTE, DURANTE LA GUIDA?

L' esecuzione del **contratto di trasporto** pone in capo all'impresa e al suo agente **responsabilità** piuttosto **rilevanti**, alle quali si deve far fronte con un comportamento che escluda ogni forma di negligenza o imperizia e che faccia sempre riferimento a principi di legalità e di buon senso.



1.2.3 COSA E CHI DEVE ESSERE TUTELATO DAL CONDUCENTE SOTTO IL PROFILO DELLA SICUREZZA DURANTE L'ATTIVITÀ DI GUIDA?

Il primo profilo di sicurezza attiene la **condotta di guida** che è un fattore non solo rilevante per l'incolumità fisica dei trasportati, e degli altri attori della circolazione stradale, ma anche per la protezione del conducente, dei passeggeri e dei beni dell'impresa, qualora da una condotta di guida scriteriata, conseguano fenomeni di aggressione o di vandalismo o di impedimento al prosieguo del viaggio.

Il **principio generale** al quale si deve attenere il conducente è quello della **separazione delle attività nel tempo**, in modo che attività collaterali legate al trasporto non possano creare interferenze con l'attenzione richiesta durante la guida.



1.2.4 ESISTONO DIFFERENZE TRA ATTIVITÀ DI GUIDA IN SICUREZZA E LE ALTRE FUNZIONI DEL CONDUCENTE NEI PERCORSI AUTOSTRADALI ED EXTRAURBANI E NEI PERCORSI URBANI?

Il tipo di attenzione richiesto durante la guida su autostrada o su strada extraurbana, è diverso da quello richiesto durante la guida su strada suburbana o urbana, inoltre sono diverse le attività che il conducente deve compiere nei servizi a lunga percorrenza, rispetto a quelli suburbani o urbani.



1.2.5 QUALI SONO LE CAUTELE DA OSSERVARE DURANTE LA GUIDA AUTOSTRADALE O EXTRAURBANA?

Nel caso dei **servizi a lunga percorrenza**, su autostrada o su strada extraurbana, l'**attenzione** deve essere concentrata sul **comportamento meccanico e dinamico del veicolo**, sul mantenimento della traiettoria di marcia, e sulla previsione del comportamento degli altri veicoli, in particolare nelle intersezioni o durante le manovre di sorpasso.

Le attività diverse dalla guida richieste al conducente durante il viaggio si svolgono normalmente ai capilinea,

nelle autostazioni o in aree di fermata protette e, in genere, si limitano all'emissione e o al controllo dei biglietti e dei bagagli, eventualmente alle formalità di frontiera e al controllo della salita e discesa dei passeggeri che di norma avviene a motore spento, al di fuori dei flussi di traffico e con l'autobus in sicurezza.



1.2.6 QUALI SONO LE AZIONI DA EVITARE ASSOLUTAMENTE DURANTE LA GUIDA SIA URBANA CHE EXTRAURBANA?

Durante la marcia è comunque assolutamente necessario che l'**udito** e la **vista** del **conducente** siano **concentrati sulla condotta del veicolo** ed è pertanto da evitare in modo assoluto l'uso di telefoni cellulari, lettori musicali collegati ad auricolari, ecc., nonché la conversazione con i passeggeri.

Unica eccezione possibile è il rilascio di brevi informazioni ai passeggeri (purché ciò non richieda la consultazione preliminare di data base cartacei o elettronici) e brevi conversazioni di servizio verso l'impresa, che non richiedano attenzione o concentrazione particolare; in caso contrario è opportuno arrestarsi, posizionare il veicolo in sicurezza e portare a termine le operazioni prima di ripartire.

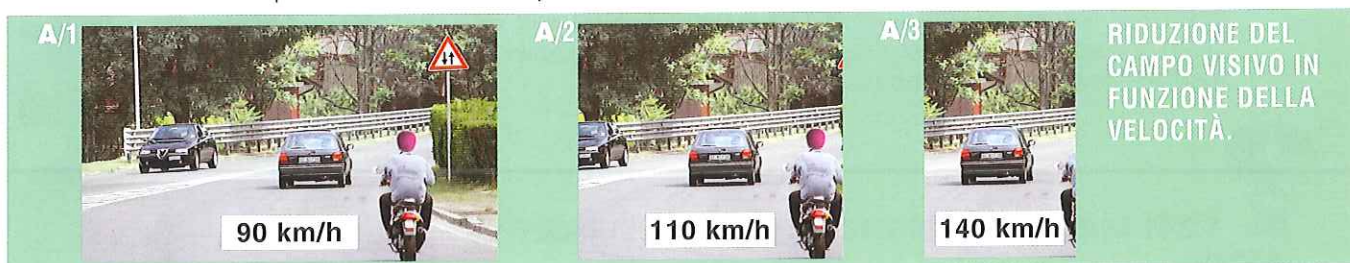
E' molto **pericoloso** per l'autista **distogliere la vista dalla strada** per conversare un passeggero (o per qualunque altro motivo) mentre il veicolo è in marcia, soprattutto ad alta velocità o su percorsi ad alta densità di traffico. Infatti, la messa a fuoco di un oggetto da parte dell'occhio è automatica, ma non istantanea, in quanto comporta una variazione della convessità del cristallino ad opera degli appositi muscoli comandati dal sistema nervoso. Tale operazione richiede un tempo che varia da uno a tre decimi di secondo, in relazione anche alla distanza degli oggetti da mettere a fuoco. Ciò significa che l'occhio umano, mediamente, può mettere a fuoco da due a cinque volte soltanto, nel tempo di un secondo. L'occhio è cieco durante ogni variazione della messa a fuoco; tale caratteristica ha il vantaggio di evitare immagini sfuocate, ma ha però lo svantaggio di non permettere la visione fra due percezioni successive; quindi, se si effettua un'ampia rotazione del capo, si rimane "ciechi al volante" per un tempo che può superare il secondo.



1.2.7 QUALI MODIFICAZIONI ALLA PERCEZIONE VISIVA COMPORTA L'AUMENTO DELLA VELOCITÀ?

La **visione a velocità elevata** subisce alcune **modificazioni** che implicano particolari cautele; infatti questa condizione di marcia:

- porta istintivamente a puntare lo sguardo lontano, facendo perdere i dettagli di molti oggetti vicini; aumenta inoltre il tempo per la messa a fuoco degli oggetti vicini per cui, quando si marcia veloci, occorre essere sicuri del comportamento di veicoli o pedoni che si trovino nei dintorni;
- diminuisce il campo visivo (a 110 km/h si riduce di circa 40°- Figg. A) e quindi occorre fare particolare attenzione alla possibilità che altri utenti provengano da strade laterali;
- tende a far perdere il senso della profondità.



1.2.8 QUALI PRECAUZIONI OCCORRE ASSUMERE PER PRESTARE ASSISTENZA AI PASSEGGERI IN DIFFICOLTÀ?

Quando si è alla guida di un veicolo per trasporto persone, **prima di intraprendere qualsiasi attività**,

compresa anche l'assistenza a passeggeri in difficoltà, è necessario **arrestare il veicolo**, conducendolo fuori dei flussi di traffico e **posizionandolo in condizioni di sicurezza** (marcia ingranata o cambio automatico in posizione di parcheggio, freno a mano inserito, motore spento, e chiave estratta dal quadro; dando per scontato, ovviamente, che il veicolo sia stato posizionato al di fuori della carreggiata e in una situazione dove non sia di intralcio e dove non rischi di essere investito da altri veicoli che sopraggiungano). A questo punto sarà possibile procedere a tutte le attività richieste.



1.2.9 QUALI SONO LE NORME SPECIFICHE PER GESTIRE IL CONFLITTO TRA ATTIVITÀ DI GUIDA IN SICUREZZA E LE ALTRE FUNZIONI DEL CONDUCENTE NEI PERCORSI URBANI E SUBURBANI?

Nel caso di servizi di **trasporto su strade urbane e suburbane**, i viaggi avvengono quasi sempre con **passeggeri in piedi**, cioè in precario equilibrio; tale situazione richiede quindi una guida particolarmente dolce (senza cioè brusche variazioni di velocità e/o direzione) e una notevole capacità di intuire possibili improvvise situazioni di pericolo o emergenza. La concentrazione del conducente, quindi, oltre che sul comportamento del veicolo, deve essere maggiormente focalizzata sul comportamento degli altri attori della circolazione, in particolare di motociclisti, ciclisti, pedoni, bambini, animali (la cosiddetta "**attenzione diffusa**"). Ciò è esteso a tutte le direzioni e risulta quindi particolarmente importante l'uso degli specchi retrovisori.



1.2.10 QUALI SONO LE CAUTELE SPECIFICHE DA OSSERVARE DURANTE L'ESECUZIONE DELLE FERMATE?

Una **manovra** particolarmente **delicata** è l'esecuzione della **fermata**, che richiede la massima attenzione nelle fasi di:

- **uscita dal flusso di traffico** per accostarsi a destra,
- **avvicinamento alla banchina o marciapiede** che deve avvenire in posizione rigorosamente parallela ed il più vicino possibile al bordo del marciapiede; devono essere evitate distanze che consentano di mettere il piede tra marciapiede e l'autobus, ove ciò non fosse possibile, e soltanto se è indispensabile, meglio accostare lasciando una distanza maggiore, per evitare la possibilità che un passeggero, mettendo un piede in fallo e non riuscendo a divincolarsi, rimanga schiacciato o venga trascinato alla ripartenza del veicolo;
- **apertura e chiusura porte**, che deve sempre avvenire dopo un rigoroso controllo attraverso gli specchi interni (Fig. B) ed esterni o i monitors, se presenti, per evitare anche in questo caso possibilità di schiacciamento o trascinamento di passeggeri;
- **ripartenza**, che deve sempre avvenire dopo essersi assicurati che tutti i passeggeri abbiano terminato la loro salita o discesa, dopo aver terminato la chiusura di tutte le porte, e dopo aver verificato che non ci siano persone (in particolare bambini) nelle immediate vicinanze dell'autobus.



1.2.11 COME DEVE ESSERE ESEGUITA L'EMISSIONE DI BIGLIETTI A BORDO?

In generale, proprio in coincidenza con l'esecuzione della fermata, può essere richiesto al conducente l'effettuazione di operazioni di emissione e/o di controllo biglietti.

L'**emissione dei biglietti** in coincidenza della **fermata** (Fig. C) deve essere sempre eseguita con le **porte aperte**, perché in questo caso il dispositivo di blocco porte non consente l'avviamento accidentale del veicolo; per lo stesso motivo, anche la loro verifica e l'eventuale verbalizzazione deve essere eseguita con le porte aperte.



1.2.12 COME SI DEVE INTERLOQUIRE CON I PASSEGGERI?

Proprio per l'estrema concentrazione che richiede la condotta del veicolo, deve **essere esclusa la possibilità di conversazione con i passeggeri**, la cui posizione, tra l'altro, ostacolerebbe la visuale anteriore in basso a destra (estremamente importante).

Inoltre, è tassativamente **vietato l'uso di cellulari** e/o di apparecchi musicali collegati ad auricolari.

Uniche **eccezioni ammesse** sono il rilascio di brevi informazioni ai passeggeri che non richiedano la consultazione di data base cartacei o informatici, e l'utilizzazione dei dispositivi voce di servizio, quando non sia possibile comunicare attraverso i messaggi precodificati dei quali spesso sono dotati i dispositivi di comunicazione a bordo dei veicoli.

In tutti i casi il conducente deve essere cosciente del suo ruolo di rappresentante dell'Azienda e di portatore dell'immagine aziendale, perciò il suo comportamento dovrà essere sempre improntato alla massima correttezza; deve inoltre ricordarsi che i suoi compiti sono più ampi della semplice conduzione dell'autobus.

La richiesta di informazioni da parte dei passeggeri deve essere evasa in modo sintetico, con proprietà di linguaggio e precisione di indicazioni.

Il conducente deve comunicare ai passeggeri le eventuali variazioni rispetto all'orario o all'itinerario programmato che possano essere intervenute per causa di forza maggiore.

Gli inconvenienti che il conducente deve essere in grado di gestire possono essere così sommariamente elencati:

1. malore di un passeggero;
2. comportamenti molesti;
3. borseggio, scippo e rapina;
4. diverbio e rissa;
5. atti vandalici.

Di norma la salita e la discesa dei passeggeri deve avvenire alle fermate, però al fine di mantenere un buon rapporto con i viaggiatori, è opportuno consentire la salita e la discesa dei passeggeri che lo richiedano, quando sussistono inequivocabili condizioni di sicurezza.

All'attraversamento delle frontiere e in ogni caso quando ci siano controlli di polizia sull'autobus, il conducente deve adoperarsi e vigilare affinché qualche viaggiatore non compia atti che possano compromettere il buon esito del trasporto collettivo.