



Infortunati su strada

uno standard ISO per la sicurezza dei lavoratori

Disponibile a breve uno strumento-guida alle procedure e prassi per identificare i rischi e le politiche di sicurezza stradale, secondo la legislazione vigente

di Natalia Distefano¹ e Salvatore Leonardi²



Il numero di infortuni sul lavoro direttamente riconducibili alla circolazione stradale, secondo i recenti dati prodotti dall'INAIL relativi alle statistiche del 2009 (vedi Tabella 1), si attesta a 50.168 (corrispondente al 7,2% dei casi complessivamente denunciati), in leggero decremento (-2,3%) rispetto all'anno precedente. Il dato più significativo è però quello relativo al numero di decessi (303) verificatisi tra quei lavoratori che, direttamente e indirettamente, risultano coinvolti nelle attività di trasporto su strada (autotrasportatori merci/persone, commessi viaggiatori, addetti alla manutenzione stradale, etc.); sempre con riferimento all'anno 2009, infatti, tale dato è rappresentativo di circa il 40% dei casi mortali denunciati (767).

Le strade, dunque, si configurano per i lavoratori come un notevole elemento di pericolosità che continua a rimanere tale, nonostante il trend lievemente decrescente degli ultimi anni.

È importante sottolineare come la suddetta riduzione dei tassi di mortalità sia imputabile ai recenti provvedimenti legislativi mirati al miglio-



La nuova Norma tecnica ISO 39001 "Road traffic safety management systems - Requirements with guidance for use", attualmente in fase di studio, permetterà di sviluppare un sistema di gestione della sicurezza stradale, facilmente integrabile nei contesti aziendali, in quanto basato sugli standard ISO già ampiamente conosciuti.

Il suo utilizzo potrebbe contribuire alla riduzione degli incidenti mortali di settore. Vediamo in che modo.

¹ Assegnista di Ricerca presso il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Catania.

² Professore Associato di Costruzione di Strade e Aeroporti e Docente di Infrastrutture Viarie Urbane e Metropolitane presso il Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Catania.

Tabella 1. Infortuni sul lavoro per ambiente di lavoro - Anni 2008/2009 (Fonte: INAIL)

Infortuni in occasione di lavoro denunciati per tipologia di evento – anni evento 2008-2009						
TIPOLOGIA DI EVENTO	INFORTUNI			CASI MORTALI		
	2008	2009	Var.%	2008	2009	Var.%
Ambiente di lavoro ordinario (fabbrica, cantiere, terreno agricolo, etc.)	724.570	646.695	-10,7	491	464	-5,5
Circolazione stradale (auto-trasportatori merci/persone, commessi viaggiatori, addetti alla manutenzione, etc.)	51.357	50.168	-2,3	338	303	-10,4
TOTALE	775.927	696.863	-10,2	829	767	-7,5

ramento delle condizioni di sicurezza stradale, sia quelli inerenti alla tutela dei lavoratori (ADR 2009, nuove disposizioni del Codice della Strada in materia di sicurezza dei conducenti professionali, etc.), sia quelli relativi alla salvaguardia di tutte le tipologie di utenti della strada (disposizioni del Codice della Strada sui tutor autostradali e sulla sperimentazione di dispositivi innovativi come il casco elettronico e la scatola nera, attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture, etc.). Allo scopo di amplificare gli effetti positivi sulla sicurezza dei lavoratori su strada derivanti dall'applicazione razionale del panorama normativo sopra citato, è già in una fase avanzata di sviluppo uno standard procedurale che, mettendo debitamente in conto gli strumenti legislativi di

settore, sarà in grado di supportare con efficienza e sistematicità gli enti interessati nel raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della sicurezza su strada dei propri lavoratori.

Aspetti peculiari della Norma tecnica ISO 39001

È ancora in fase di studio e di revisione da parte dell'ISO (International Organisation for Standardization) la Norma tecnica ISO 39001 "Road traffic safety management systems - Requirements with guidance for use" che quando verrà promulgata, presumibilmente nel 2012, servirà da supporto a tutte le organizzazioni coinvolte a vario titolo nelle questioni riguardanti la sicurezza stradale, al fi-



 **infortuni su strada**

ne di sviluppare uno standard per la strutturazione dei sistemi di gestione della sicurezza stradale. Questo nuovo standard sarà simile agli standard ISO 9001 (sistemi di gestione per la qualità) e ISO 14001 (sistemi di gestione ambientale) in modo da risultare facilmente integrabile nel sistema di gestione di un'organizzazione.

Lo standard ISO 39001 si rivolge alle organizzazioni che intendono eliminare decessi e lesioni gravi causati dagli incidenti stradali.

Il Road Traffic Safety (RTS) Management System è applicabile su base volontaria dagli enti pubblici e privati che interagiscono con la sicurezza del traffico stradale attraverso una delle seguenti attività (vedi Figura 1):

- trasporto di merci e persone;
- gestione di strutture che generano domanda di trasporto;
- lavori stradali;
- forze dell'ordine (polizia, carabinieri, etc.);
- progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di strade;
- produzione, manutenzione e controllo di veicoli (automobili, mezzi pesanti e altri veicoli stradali);
- assistenza medica di emergenza.

La ISO 39001 si prospetta come uno strumento fondamentale per migliorare la sicurezza stradale attraverso procedure generalizzate e requisiti per ogni tipo di *organizzazione che intende sviluppare il proprio sistema di gestione della RTS.*

Con ISO 39001, le organizzazioni potranno avvalersi di tutte le conoscenze comuni sviluppate nel corso degli anni in materia di sicurezza della circolazione. Si tratta di una vera e propria svolta nella storia della sicurezza stradale che consentirà a migliaia (e, potenzialmente, a milioni) di organizzazioni di rendere sicure le proprie attività nel sistema dei trasporti su strada.

Struttura logica dei RTS Management Systems

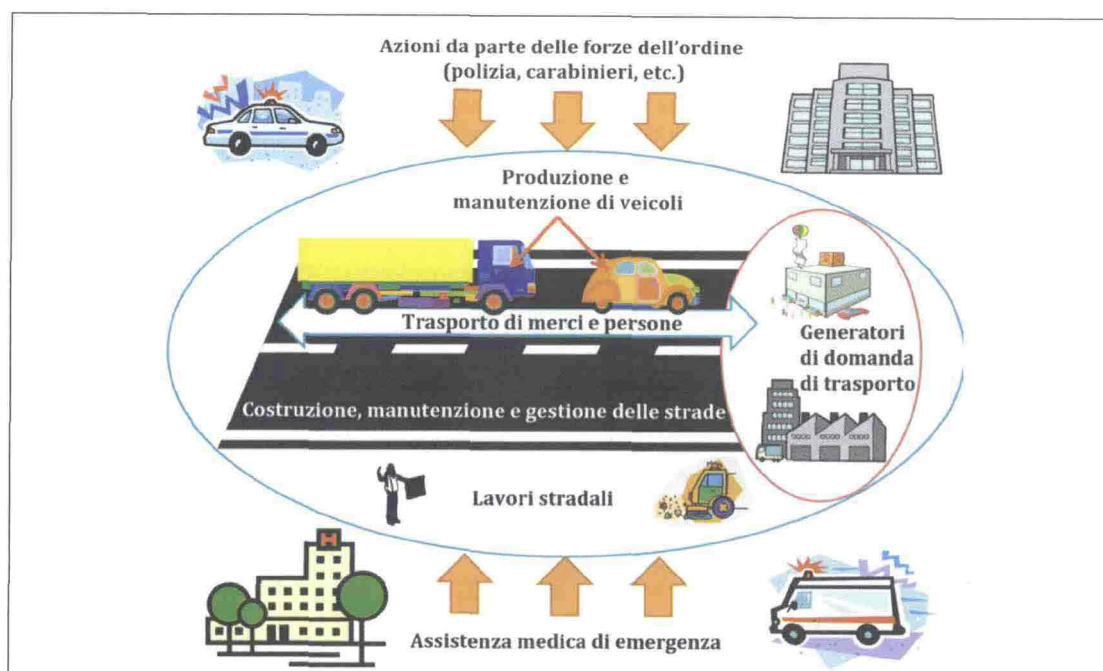
Come tutti i sistemi di gestione basati sugli standard ISO, anche il RTS Management System è basato sulla logica Plan-Do-Check-Act (vedi Figura 2) di seguito sintetizzata:

PLAN (Pianificare): Identificare l'obiettivo e programmare le azioni da compiere.

DO (Realizzare): Mettere in campo le azioni precedentemente individuate.

CHECK (Verificare): Monitorare la coerenza dei risultati raggiunti con gli obiettivi prefissati.

Figura 1. Ambiti applicativi della Norma ISO 39001





APPROFONDIMENTI

Potenzialità del RTS Management System

Quando la ISO 39001 verrà definitivamente approvata, ogni Ente/Organizzazione, basandosi sull'approccio tipico dei sistemi di gestione, potrà:

- includere le politiche della sicurezza stradale all'interno di quelle già consolidate dell'Ente/Organizzazione;
- ridurre e, a lungo termine, eliminare i morti ed i feriti gravi a seguito di incidenti stradali;
- favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto su strada maggiormente in grado di "assorbire" le conseguenze derivanti dall'errore umano;
- mettere in atto diverse strategie per prevenire gli incidenti e per attenuarne le conseguenze (limiti di velocità, barriere di sicurezza, etc.);
- mettere a comune con i diversi attori del sistema dei trasporti su strada l'etica della "responsabilità condivisa" relativamente alle questioni di sicurezza stradale. In tal modo, potrà svilupparsi una visione condivisa e quindi unitaria tra cittadini ed enti pubblici e privati, in relazione all'obiettivo della "ottimizzazione della sicurezza stradale" e alle modalità per perseguirlo..

ACT (Agire): Consolidare le procedure adottate, se hanno dato esito positivo; introdurre le modifiche necessarie a fronte di problemi e/o in un'ottica di miglioramento continuo.

Figura 2. Struttura logica dei Road Traffic Safety Management Systems



I RTS Management Systems, in definitiva, dovranno stabilire una politica di gestione della sicurezza stradale adeguata alle finalità dell'Ente/Organizzazione. La politica deve essere basata sugli aspetti significativi per la sicurezza su strada dei lavoratori e contenere un impegno al miglioramento continuo ed alla conformità alla legislazione. Tale politica dev'essere diffusa al-

l'interno dell'organizzazione e messa a disposizione di tutti i membri (dirigenti e dipendenti). *Fissare obiettivi appropriati*, valutabili, raggiungibili e congruenti con gli impegni definiti nella politica.

In tale contesto, occorre elaborare programmi per il raggiungimento degli obiettivi individuati, definendo priorità, tempi e responsabilità, assegnando le necessarie risorse e sensibilizzando l'intera struttura aziendale verso il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Si rende anche necessario stabilire le modalità più appropriate, in termini di procedure e prassi, per gestire i programmi. Inoltre dovranno *definire l'assetto organizzativo*, le responsabilità e gli obblighi del personale con compiti di gestione, esecuzione e sorveglianza di attività che influiscono o possono influire sulla sicurezza dei lavoratori ed *identificare tutti i pericoli e valutare i relativi rischi* per tutti i lavoratori associati con i processi, le attività operative ed organizzative dell'Ente/Organizzazione.

A tal fine, bisognerà, definire tre liste:

- lista dei *fattori di esposizione al rischio*: quelli su cui l'organizzazione può avere un'influenza diretta (ad es., volumi di traffico e chilometri percorsi, tipo di conducente, entità dei volumi di prodotti realizzati dall'organizzazione).
- lista dei *fattori intermedi di stima della sicurezza*: quelli su cui l'organizzazione non ha un'influenza diretta (ad es., elementi geometrici stradali, velocità di marcia, tipo di merci trasportate, assistenza medica post incidente, rimozione dei veicoli post incidente, etc.).
- lista dei *fattori di stima finale della sicurezza* (numero di morti e di feriti gravi).



infortuni su strada

Compiti dei RTS Management Systems

I RTS Management Systems dovranno inoltre, *identificare i soggetti potenzialmente esposti* al rischio di incidente stradale (quali, ad esempio i lavoratori autonomi, i dipendenti di soggetti terzi ed i visitatori occasionali) e *garantire la formazione del personale*, attraverso appropriati corsi di istruzione e formazione, adottando adeguati metodi di identificazione delle necessità di formazione del personale.

Sarà quindi necessario *sensibilizzare sui temi della sicurezza stradale* dei lavoratori i dipendenti, i fornitori e gli appaltatori; in tal modo si otterrà la partecipazione dei lavoratori nell'identificazione dei pericoli, nella valutazione dei rischi, nella definizione dei controlli e nello sviluppo e nel riesame della politica e degli obiettivi della sicurezza stradale e *attuare adeguate attività di monitoraggio*, verifica ed ispezione, per assicurarsi che il sistema funzioni (audit interni). L'organizzazione deve stabilire un programma di audit interni, definendo la frequenza, il metodo di effettuazione, le responsabilità, il modo di documentarli, nonché *avviare le necessarie azioni correttive e preventive* in funzione degli esiti del monitoraggio.

Sarà poi opportuno *effettuare un periodico riesame* per valutare l'efficacia e l'efficienza del sistema nel raggiungere gli obiettivi fissati dalla politica della salute e sicurezza, nonché per valutarne l'adeguatezza rispetto sia alla specifica realtà aziendale che ai cambiamenti interni/esterni modificando, se necessario, politica ed obiettivi della salute e sicurezza, tenendo conto dell'impegno al miglioramento continuo.

Ogni Road Traffic Safety Management System dovrà essere documentato. La documentazione si intende costituita da leggi, regolamenti, norme antinfortunistiche attinenti l'attività dell'azienda, regolamenti e accordi aziendali, manuale del RTS Management System. Altra documentazione, se esiste, è quella richiesta dalla normativa vigente in materia, manuali, istruzioni per l'uso di macchine, attrezzature, informazioni sui processi produttivi, schemi organizzativi, norme interne e procedure operative, piani di emergenza.

In tale contesto, infine, si devono stabilire, in funzione delle caratteristiche aziendali, le modalità per la gestione della documentazione che contengano, tra l'altro, le seguenti indicazioni: l'eventuale figura incaricata della gestione del sistema documentale, i tempi di validità e di rinnovo, il

collegamento tra la gestione della documentazione e i flussi informativi interno ed esterno all'azienda, i contenuti e la forma (supporti elettronici, cartacei, audiovisivi).

Prospettive future per la sicurezza dei lavoratori

Il nuovo standard di gestione della sicurezza dei lavoratori su strada rappresenterà senza dubbio un valido strumento per la riduzione del numero di morti e feriti gravi tra i lavoratori di Enti/Organizzazioni coinvolti a vario titolo nelle questioni attinenti alla sicurezza stradale.

Se avrà la stessa risonanza di quelli relativi alla qualità e all'ambiente potrà davvero cambiare non solo la cultura mondiale in materia di circolazione stradale, ma anche il modo in cui verranno assunte le responsabilità del settore.

L'auspicio è che si possa innescare una sorta di circolo virtuoso grazie al quale gli enti pubblici e privati che interagiscono con la sicurezza del traffico stradale adottino politiche di gestione della sicurezza sempre più stringenti, migliorando progressivamente gli obiettivi da raggiungere (riducendo, dunque, il numero di decessi e di feriti gravi che definiscono i fattori di stima finale della sicurezza).

In tal modo ci si avvicinerà a grandi passi verso il raggiungimento dell'obiettivo di avere un sistema di trasporti su strada complessivamente più sicuro. ■



per saperne di più

La redazione della rivista consiglia, per approfondire l'argomento trattato in questo articolo, di consultare anche:

- Ambiente & Sicurezza sul Lavoro
Novembre 2010

Codice della strada, cambiano le norme a tutela degli autotrasportatori
L. Caiazza

Gli articoli di Ambiente & Sicurezza sul Lavoro dal 2004 al 2011 sono consultabili in formato pdf e "sfogliabile" su www.epc.it/HomePeriodici.aspx nella sezione Archivio online.

Il servizio è riservato agli abbonati alla Rivista con formula Standard e/o Online.