

ISO 39001:2012, la nuova norma per la certificazione della sicurezza stradale

Publicata a inizio ottobre, l'attesa direttiva ISO, ora è a disposizione delle organizzazioni per certificare i processi di gestione della sicurezza stradale

di Andrea Marella > andrea.marella@trafficlub.eu

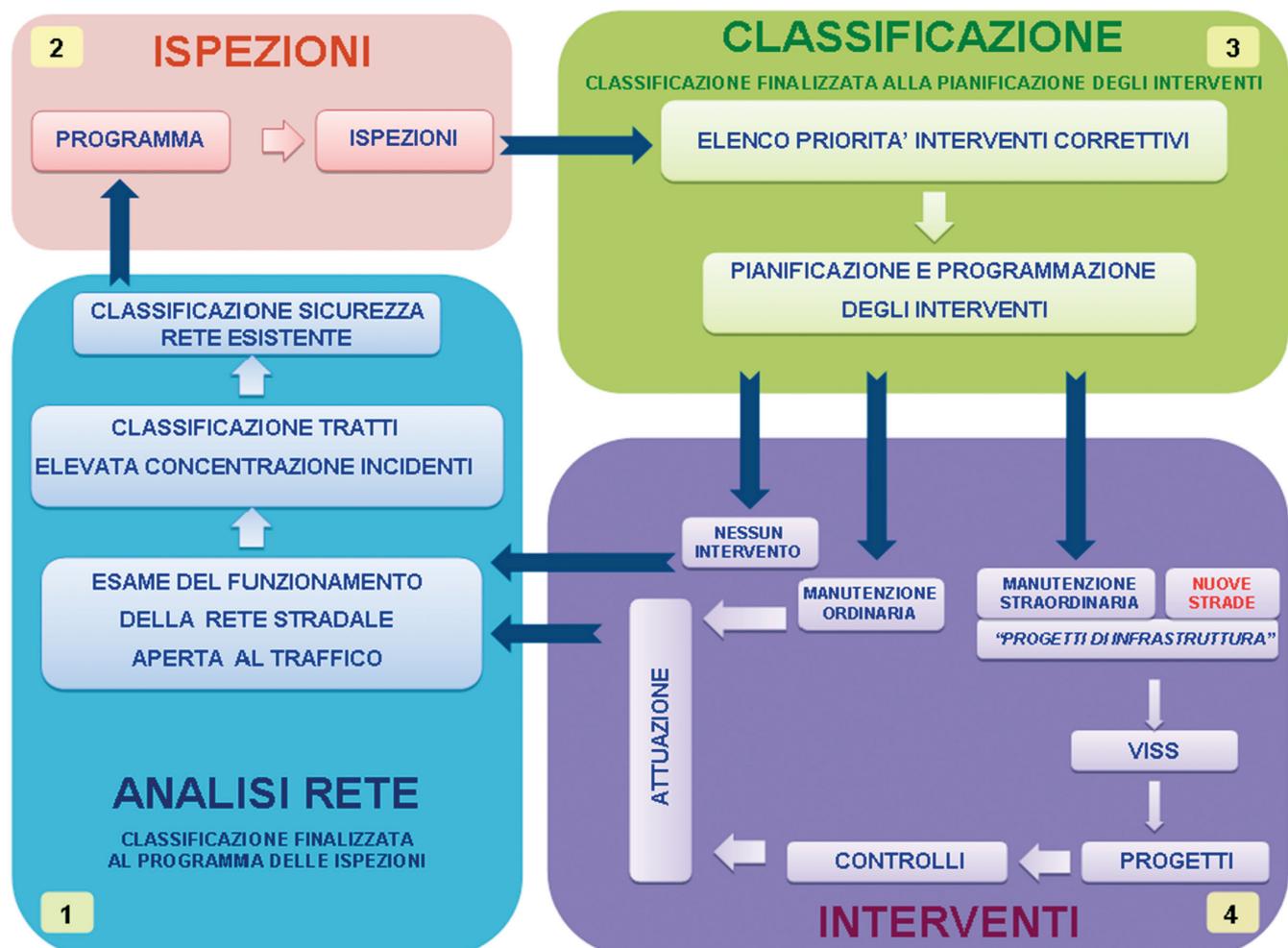
Il 2012 verrà ricordato come un anno che ha introdotto molte novità in ambito stradale.

In particolare i settori della sicurezza e della progettazione sono stati arricchiti con due strumenti davvero interessanti: il **DM 137/2012** e la **ISO 39001:2012**.

Il **DM 137/2012** permette finalmente di avere una linea guida sul corretto controllo e sulla gestione delle infrastrutture stradali. A partire da marzo 2011

prevede di eseguire controlli sulle infrastrutture esistenti e sulle nuove progettazioni, rispettivamente chiamate ispezioni e valutazioni di impatto sulla sicurezza stradale (VIS) e sulla rete TEN che attraversa il nostro paese ed è rappresentata sostanzialmente dalla rete autostradale.

Dal 2016 l'obbligo verrà progressivamente esteso alla rete di interesse nazionale, ovvero alle principali strade statali a carattere interregionale, e dal 2020 a tutte le strade della rete extraurbana ed urbana.



IMG 1 - Il ciclo complessivo delle attività del processo di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
(Fonte: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)

Come funziona la norma ISO 39001:2012

- Sistema di gestione:** costituito da un set di elementi dell'organizzazione, correlati e interagenti, utile al fine di stabilire politiche, obiettivi e processi volti alla riduzione dell'incidentalità stradale.
- Organizzazione:** una persona, o un team di persone, che ha nelle proprie funzioni la responsabilità, l'autorità e le relazioni per raggiungere gli obiettivi prefissati dal sistema di gestione.
- Processo:** un set di attività correlate e interagenti che trasformano gli input in output.

Parallelamente, ad ottobre, è stata pubblicata dall'International Organization of Standardization la norma standard denominata **ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management system – Requirements with guidance for use.**

Se da una parte il decreto ministeriale è diretto ai proprietari e alle concessionarie autostradali, dall'altra

la norma ISO è rivolta a tutte le organizzazioni che interagiscono con il sistema stradale, al fine di **ridurre il numero di decessi e di feriti gravi generati.**

Il presente articolo ha dunque lo scopo di far conoscere tale standard internazionale alle organizzazioni interessate alla certificazione, illustrandone le procedure e i requisiti per l'attuazione.

L'incidentalità stradale e la gestione della sicurezza

La gestione della sicurezza stradale non è un concetto nuovo. Già dal **primo Codice della Strada del 1959** si introducevano i concetti di sicurezza del traffico e della circolazione, ripresi in maniera più dettagliata nel Nuovo Codice della Strada del 1992. Inizialmente, le ricerche e gli studi erano orientati al **miglioramento della sicurezza attiva e passiva del veicolo** e i dispositivi installati a tale scopo hanno sicuramente contribuito alla riduzione del numero di morti sulle strade.

A partire dagli **anni '60 - '70, l'incidentalità ha visto una nuova ascesa**, principalmente a causa del disinteressamento dei decisori e dei tecnici responsabili della gestione della viabilità. Solo dopo l'approvazione di direttive e di iniziative dell'Unione Europea, sfociate nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale del 2000, le organizzazioni governative hanno preso coscienza di tale problematica. In virtù di tale piano e dei successivi cinque programmi attuativi annuali, le Regioni hanno sviluppato i primi strumenti di programmazione e i governi territoriali locali hanno sperimentato i primi interventi di sicurezza.

Anche i **finanziamenti**, sebbene non paragonabili alle risorse messe a disposizione dagli altri paesi europei, sono stati degli importanti incentivi.

Da quel momento ad oggi, **l'incidentalità in Italia ha disegnato una curva decrescente**, arrivando, con uno straordinario rapporto costi/benefici, a raggiungere quasi l'obiettivo fissato per il 2010 dall'Unione Europea per il dimezzamento del numero dei morti sulle strade: - **42%**, allineandosi così con la media europea.

Ancora oggi però alcuni esperti di sicurezza stradale denunciano forti carenze nella raccolta del dato incidentale da parte dell'Istat, col risultato di numeri

inferiori rispetto a quelli reali. La situazione è comunque migliore rispetto al passato, alla luce dell'istituzione, in diverse regioni italiane, dei **Centri di Monitoraggio dell'Incidentalità Stradale.**

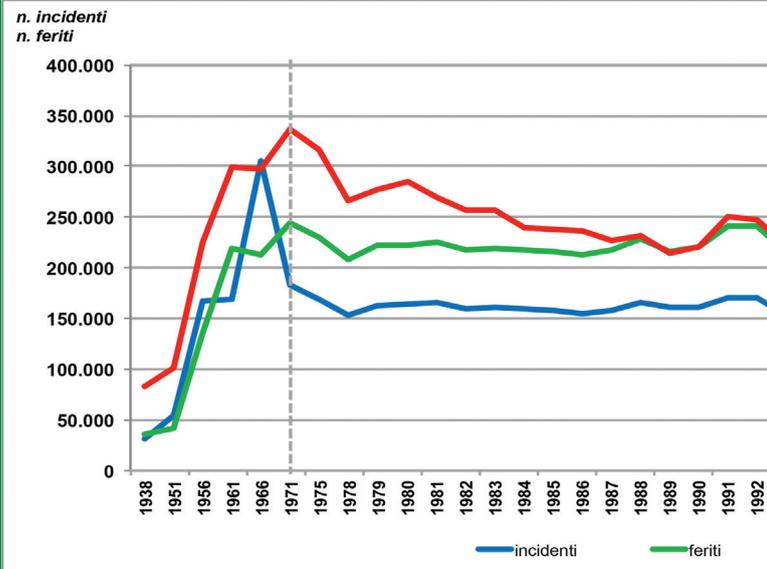
Negli ultimi anni è notevolmente aumentata la consapevolezza rispetto alla tematica e sono stati sviluppati nuovi concetti come "mobilità sicura e sostenibile" e "gestione della mobilità e della sicurezza stradale". In particolar modo, **la gestione della sicurezza stradale è una responsabilità condivisa** e la stessa norma ISO 39001:2012 vi fa riferimento.

Concetto, quello della *shared responsibility*, introdotto nel 2001 con il Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione Europea, secondo cui non si devono escludere gli utenti stradali dai loro obblighi e dal comportamento responsabile e bisogna altresì supportare le organizzazioni nei loro sforzi a incoraggiare gli utenti stradali al rispetto delle regole.

Chi è interessato alla certificazione

La norma definisce l'**organizzazione** come **una persona o un team di persone che ha nelle proprie funzioni la responsabilità, l'autorità e le relazioni per raggiungere gli obiettivi di sicurezza stradale.** Nello specifico si fa riferimento ad aziende, società, enti privati o pubblici che interagiscono con il sistema stradale. A titolo di esempio si citano: le aziende esercenti di trasporto pubblico e privato, le imprese operanti nella logistica, nei trasporti e nelle spedizioni, le aziende produttrici dei dispositivi di sicurezza, di segnaletica e di prodotti per la sicurezza stradale, senza dimenticare le concessionarie autostradali, le associazioni di impresa dei trasporti, le società di ingegneria e tutti gli enti pubblici nei settori della viabilità, della mobilità e dei trasporti.

anno	incidenti	morti	feriti
1938	31265	2.490	35.880
1951	54476	3.036	42.154
1956	167574	6.746	136.600
1961	169485	8.987	218.945
1966	305857	8.904	213.206
1971	183302	10.104	244.493
1975	168383	9.511	229.898
1978	152953	7.965	207.556
1979	162199	8.318	221.574
1980	163770	8.537	222.873
1981	165721	8.072	225.242
1982	159858	7.706	217.426
1983	161186	7.685	219.771
1984	159051	7.184	217.553
1985	157786	7.130	216.102
1986	155427	7.076	213.159
1987	158208	6.784	217.511
1988	165709	6.939	228.186
1989	160828	6.410	216.329
1990	161782	6.621	221.024
1991	171202	7.498	240.688
1992	170814	7.434	241.094
1993	153393	6.645	216.100
1994	170679	6.578	239.184
1995	182761	6.512	259.571
1996	183415	6.193	264.213
1997	190031	6.226	270.962
1998	204615	5.857	293.842
1999	225646	6.688	322.999
2000	256546	7.061	360.013
2001	263100	7.096	373.286
2002	265402	6.980	378.492
2003	252271	6.563	356.475
2004	243490	6.122	343.179
2005	240011	5.818	334.858
2006	238124	5.669	332.955
2007	230.871	5.131	325.850
2008	218.963	4.725	310.745
2009	215.405	4.237	307.258
2010	211.404	4.090	302.735
2011	205.638	3.860	292.019
	7.658.601	273.188	10.332.000



senza tener conto del tipo, della dimensione e dei prodotti o servizi forniti, interessata a:

- migliorare le performance di sicurezza stradale;
- stabilire, implementare, mantenere e migliorare un sistema di gestione per la sicurezza stradale;
- essere conforme con la politica della gestione del sistema della sicurezza stradale certificato;
- dimostrare la conformità con lo standard internazionale ISO 39001:2012.

L'organizzazione dovrà fissare un obiettivo in termini di sicurezza stradale, ben determinato e monitorabile, e dovrà determinare i fattori interni ed esterni rilevanti utili al raggiungimento di tale obiettivo. L'organizzazione dovrà, pertanto:

- identificare il proprio ruolo nel sistema del traffico stradale;
- identificare i processi, associati alle attività e alle funzioni, che hanno un impatto sulla sicurezza stradale;
- determinare la successione e l'interazione di questi processi, attività e funzioni.

Individuazione dei fattori di performance

Al fine di evidenziare nell'attività dell'organizzazione i processi atti a diminuire il numero di morti e di feriti stradali, la norma stabilisce alcuni fattori di *performance* che possono indirizzare la gestione del controllo della sicurezza stradale.

I fattori di esposizione al rischio. Tali fattori includono l'analisi del volume di traffico, all'interno di un certo territorio determinante per l'organizzazione, il volume di milioni di km percorsi e il volume di prodotti/servizi prodotti dall'impresa. L'esposizione al rischio, suddivisa per tipologia di utente e modalità di trasporto, permette di evidenziare i settori più

Scopo ed applicabilità

La norma è interessata a **orientare la gestione della sicurezza stradale.**

Non è intento di tale norma specificare i requisiti tecnici o di qualità dei prodotti e dei servizi stradali, in quanto molti di questi devono già rispettare dei propri standard. Basti pensare a quelli relativi ai dispositivi di sicurezza (UNI EN 1317), o per l'illuminazione stradale (UNI EN 13101).

La norma ISO 39001:2012 è applicabile a qualsiasi organizzazione, pubblica o privata,

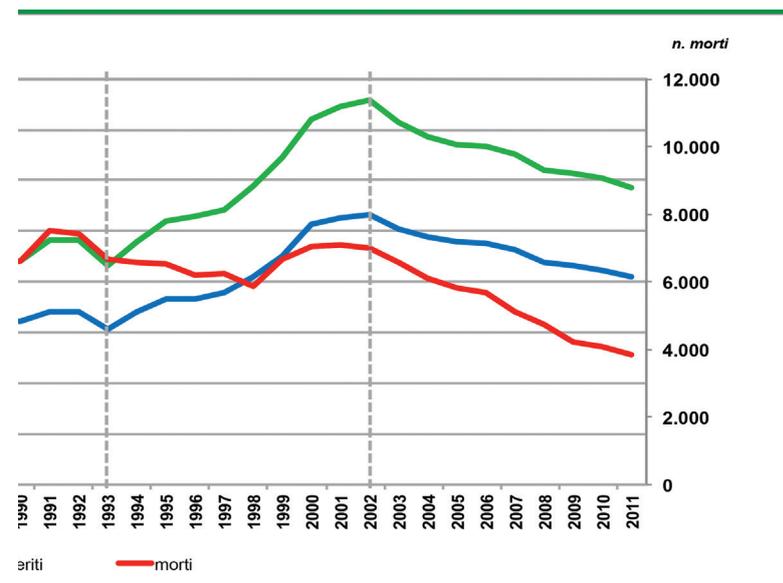


Tabella I - L'evoluzione storica dell'incidentalità stradale in Italia dal 1938 al 2011 - (Fonte dati: Aci, Istat - Elaborazione: Trafficlub)

A pag. 24-24: Tabella I - L'andamento del numero di incidenti, morti e feriti è abbastanza simile nella serie storica esposta. Le forti variazioni sono di tipo temporale, nel dettaglio è possibile individuare 4 fasce.

- **1938-1971:** forte crescita dell'incidentalità legata all'elevata espansione del tasso di motorizzazione;
- **1971-1993:** leggera diminuzione dell'incidentalità, dovuta all'introduzione di sistemi di sicurezza passiva del veicolo e del concetto di sicurezza della circolazione;
- **1993-2002:** aumento del numero di incidenti e feriti e, in seguito al 1999, del numero di morti per via del cambio delle modalità di rilievo del dato.
- **2002-2011:** diminuzione dell'incidentalità per via della pianificazione europea ed italiana nel settore.

critici nell'attività dell'organizzazione e nei quali è necessaria un'analisi specifica al fine di diminuirne la probabilità di incidente.

2 I fattori di sicurezza. L'analisi del numero di morti, feriti gravi e dei costi umani e sociali dell'incidentalità sono elementi chiave per lo studio dei processi da migliorare e possono essere altresì utilizzati come indicatori di raggiungimento degli obiettivi prefissati. Esistono anche dei fattori intermedi di stima della sicurezza sui quali l'organizzazione non ha un'influenza diretta (caratteristiche geometriche delle strade, velocità, tipo di merci trasportate e percorsi per mezzi eccezionali), ma che possono essere utilizzati per la pianificazione dei processi.

La certificazione del sistema della gestione della sicurezza stradale è basata, attraverso un approccio ciclico, sulla **metodologia Plan-Do-Check-Act** e per la sua realizzazione sono richiesti forte interesse e motivazione da parte del personale con potere decisionale.

Questi i passaggi previsti dalla metodologia, necessari per l'attuazione della norma:

- **Step 1 Plan (Pianificazione):** Identificare l'impatto che l'organizzazione ha sulla sicurezza stradale e determinare l'obiettivo da raggiungere; stabilire con i decisori/dirigenti i ruoli, le competenze e le responsabilità attraverso l'utilizzo dei fattori di esposizione al rischio e di sicurezza, al fine di individuare i processi al più elevato tasso di probabilità di incidente.
- **Step 2 Do (Realizzare):** implementare ed attuare le azioni, nonché assicurarsi che i risultati incontrino gli obiettivi.
- **Step 3 Check (Controllare):** monitorare e valutare la performance delle azioni attraverso controlli (audit) interni ed esterni al fine di identificare opportuni miglioramenti del sistema e la coerenza dei risultati raggiunti con gli obiettivi prefissati.

- **Step 4 Act (Agire):** consolidare le procedure che hanno raggiunto il traguardo e individuare azioni correttive per prevenire l'incidentalità stradale futura.

Di particolare rilievo sono l'individuazione, l'implementazione e il mantenimento da parte dell'organizzazione di una procedura atta a registrare, catalogare e analizzare i dati degli incidenti stradali che hanno avuto, o che potrebbero avere, un decesso o un ferimento grave da parte degli utenti della strada.

La ISO 39001:2012 è sicuramente uno strumento molto importante per **migliorare la sicurezza stradale attraverso procedure standardizzate** per ogni tipo di organizzazione che intenda sviluppare un proprio sistema di gestione di controllo della sicurezza stradale. Con questa norma le organizzazioni potranno avvalersi di tutte le conoscenze comuni sviluppate nel corso degli anni in materia di sicurezza della circolazione.

È una vera e propria rivoluzione nella storia della sicurezza stradale che consentirà a tutte le organizzazioni/enti, che interagiscono con il sistema dei trasporti, di rendere sicure le proprie attività nonché di poter certificare al proprio committente/cliente la qualità del proprio servizio/prodotto.

ANDREA MARELLA



Andrea Marella si occupa di sicurezza stradale, progettazione e mobilità sostenibile da 10 anni. Dopo il conseguimento della Laurea in Ingegneria Civile con orientamento Trasporti, ha collaborato con vari enti tra cui il Centro di Incidentalità Provinciale di Torino e il Servizio Programmazione Viabilità della Provincia di Torino. Nel 2006 fonda Trafficlub, uno studio di ingegneria specializzato in sicurezza stradale e traffico. Dal 2012 è socio dello studio tecnico di progettazione integrata Progetcolab e consigliere regionale dell'AITT.