



ISO 39001:2012, certificare la sicurezza stradale

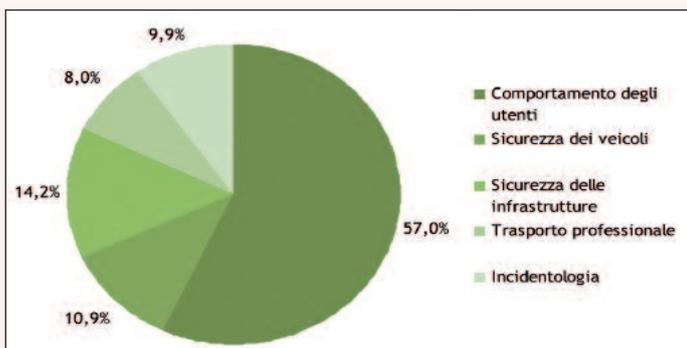
FINALMENTE È ON LINE. PUBBLICATA DALL'INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION IL 1° OTTOBRE 2012, LA NORMA "ISO 39001:2012 ROAD TRAFFIC SAFETY (RTS) MANAGEMENT SYSTEMS" È IL NUOVO STANDARD PER I SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE.

Andrea Marella*



In principio era stata la European Road Safety Charter, su iniziativa della Commissione Europea, a cercare di fare un po' di ordine. Tra le migliaia di Società, Istituzioni ed Associazioni che a vario titolo si occupano di sicurezza stradale, i rappresentanti della Carta Europea hanno assegnato a ciascun membro iscritto impegni precisi da rispettare.

Oggi le Organizzazioni (si veda box) iscritte sono 2.360 ¹⁾, per oltre il 40% Imprese private. Un buon risultato se non fosse che molte di esse hanno trovato nella Carta Europea della Sicurezza Stradale, più un marchio da apporre sulla carta intestata che un vero impegno a diminuire gli incidenti stradali.



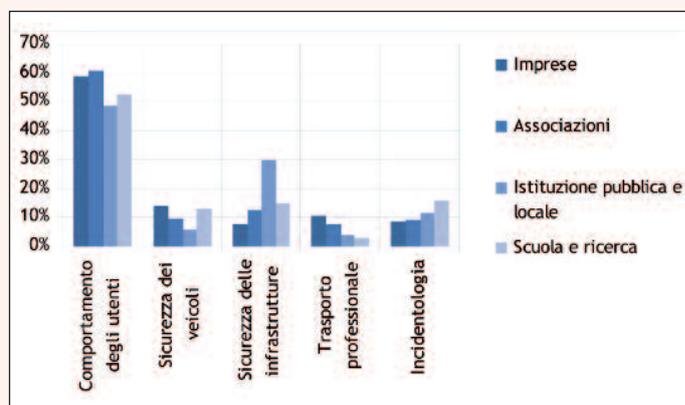
2. La disaggregazione per tipologie di impegni (Fonte: European Road Safety Charter - Elaborazioni: Trafficlub)

Il termine "Organizzazione"

Viene definito dalla Norma come persone o gruppo di persone che hanno nelle proprie funzioni la responsabilità, l'autorità e i rapporti al fine di raggiungere i propri obiettivi. Il concetto di Organizzazione include, ma non è limitato a Società, Azienda, Impresa, Autorità istituzionale, Ente locale, Associazione o parte o combinazione di essi, con o senza personalità giuridica, di natura pubblica o privata.

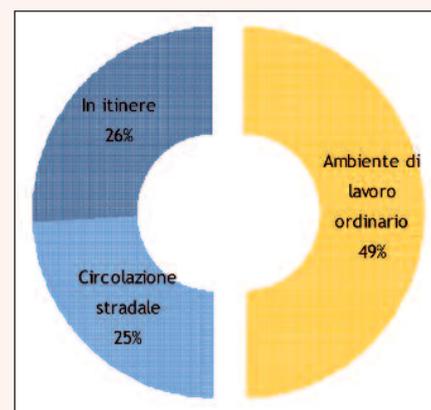
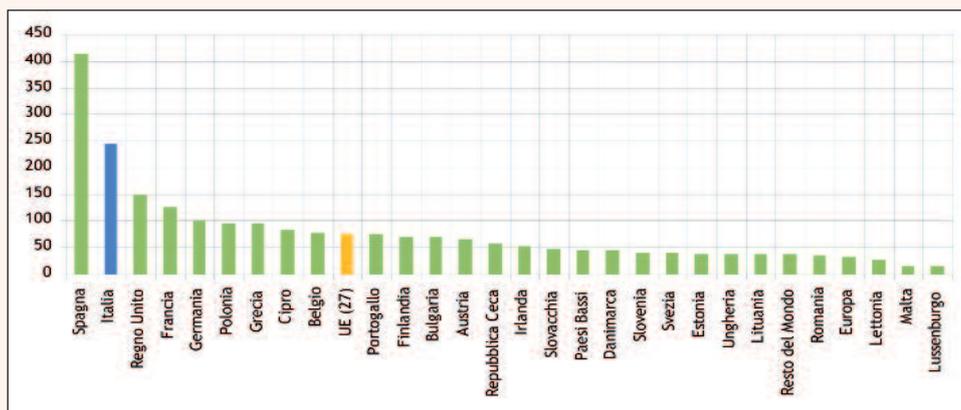
Ora che gli standard di qualità sono stati messi per iscritto, le Organizzazioni potranno impegnarsi concretamente nella certificazione. Lo standard, comunque, è su base volontaria. La Carta Europea fornisce un'ulteriore dato interessante: la disaggregazione delle diverse Organizzazioni nei diversi tipi di impegno.

Si scopre così che oltre il 57% delle Organizzazioni è impegnato nel settore del comportamento degli utenti, Imprese ed associazioni in testa, che il 30% delle Istituzioni pubbliche e locali è interessato alla sicurezza delle infrastrutture e lo studio dell'incidentologia è gestito dalla ricerca. Spagna e Italia sono le Nazioni più attive.



3. La disaggregazione per Organizzazioni e tipologie di impegni (Fonte: European Road Safety Charter - Elaborazioni: Trafficlub)

¹⁾ Dato aggiornato a Novembre 2012. Fonte <http://erscharter.eu/it/signatories>



4. Il numero di sottoscrizioni per ciascun membro EU dei 27 (Fonte: European Road Safety Charter - Elaborazioni: Traffclub) inclusi Istituzioni Europee, Regno Unito e Resto del Mondo

5. Le statistiche INAIL sull'incidentalità sul lavoro

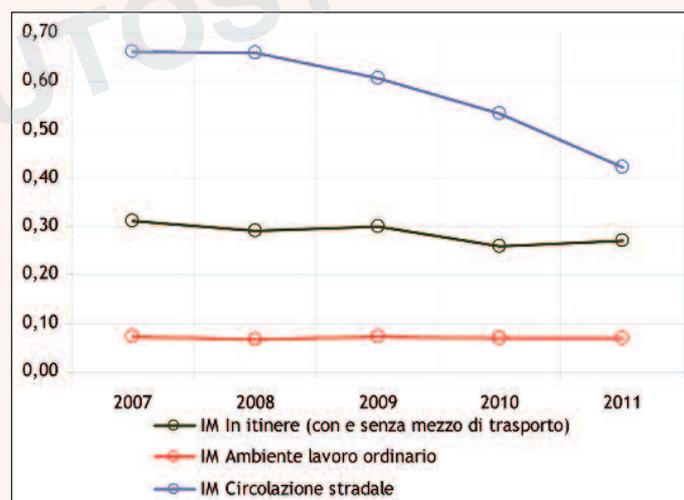
Strada e lavoro: la situazione in Italia e in Europa

L'incidentalità stradale e quella sul lavoro sono fenomeni altamente correlati, sebbene presentino un rapporto Normativa/incidenti diametralmente opposto.

Se da una parte è l'incidentalità stradale a registrare in Italia un elevato numero di incidenti mortali, 3.860²⁾ nel 2011 a fronte degli 853³⁾ sul lavoro, dall'altra è la Normativa sulla salute e la sicurezza del lavoro ad avere il maggior numero di leggi, decreti e linee guida. Basti pensare al D.Lvo. 81/2008 e alle decine di leggi ad esso collegate: in ambito stradale non esiste nulla di paragonabile. Appare chiaro che tale differenza, sia dovuta principalmente alla sottostima del fenomeno dell'incidentalità stradale o, quanto meno, sia ancora relegata alla questione delle "stragi del sabato sera" e ai "maxi tamponamenti in autostrada", che non permettono un'analisi obiettiva.

Se analizziamo in dettaglio le statistiche Inail emerge un altro dato importante: oltre la metà degli incidenti sul lavoro, 436 decessi (pari al 50,6%), sono stati registrati nelle categorie circolazione stradale o in itinere, con o senza mezzo di trasporto. Se consideriamo invece l'indice di mortalità possiamo fare un'ul-

teriore considerazione: sebbene nel 2011, i 725.174 infortuni registrati dall'Inail siano stati 3,5 volte in più rispetto a quelli registrati dall'ISTAT-ACI (pari a 205.638), l'indice di mortalità stradale appare ben 16 volte superiore a quello sul lavoro: 1,877 contro 0,118 morti ogni 100 incidenti.



6. L'andamento storico degli indici di mortalità per l'incidentalità sul lavoro

2) Gli incidenti stradali in Italia nel 2011, ISTAT-ACI, 2012

3) Rapporto annuale sull'andamento degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali nel 2011, INAIL, 2012

Incidentalità sul lavoro	Infortuni in complesso			Casi mortali		
	2010	2011	Var. %	2010	2011	Var. %
In occasione di lavoro, di cui:	687.970	643.313	-6,5	744	632	-15,1
Ambiente di lavoro ordinario (fabbrica, cantiere, terreno agricolo, ecc.)	633.369	593.285	-6,3	452	421	-6,9
Circolazione stradale (autotrasportatori merci/persone, commessi viaggiatori, addetti alla manutenzione stradale, ecc.)	54.601	50.028	-8,4	292	211	-27,7
In itinere (percorso casa-lavoro-casa), di cui:	88.129	81.861	-7,1	229	221	-3,5
Con mezzo di trasporto	70.370	65.167	-7,4	221	215	-2,7
Senza mezzo di trasporto	17.759	16.694	-6,0	8	6	-25,0
Totale	776.099	725.174	-6,6	973	853	-5,4
Incidentalità stradale	Incidenti in complesso			Casi mortali		
	2010	2011	Var. %	2010	2011	Var. %
Totale incidenti stradali	211.404	205.638	-2,7	4.090	3860	-5,6

7. L'incidentalità sul lavoro e stradale negli anni 2010-2011 (Fonte dati: INAIL, ISTAT, ACI; Elaborazione: Traffclub)



Incidentalità sul lavoro	Indice di mortalità		
	2010	2011	Var. %
In occasione di lavoro, di cui:	0,108	0,098	-9,2
Ambiente di lavoro ordinario (fabbrica, cantiere, terreno agricolo, ecc.)	0,071	0,071	-0,6
Circolazione stradale (autotrasportatori merci/persone, commessi viaggiatori, addetti alla manutenzione stradale, ecc.)	0,535	0,422	-21,1
In itinere (percorso casa-lavoro-casa), di cui:	0,260	0,270	3,9
Con mezzo di trasporto	0,314	0,330	5,1
Senza mezzo di trasporto	0,045	0,036	-20,2
Totale	0,125	0,118	-6,6
Incidentalità stradale	Indice di mortalità		
	2010	2011	Var. %
Incidenti stradali	1,935	1,877	-3,0

8. L'indice di mortalità sul lavoro e stradale negli anni 2010-2011 (Fonte: INAIL, ISTAT, ACI; Elaborazione: Trafficlab)

Esulando dall'annosa questione della qualità dei dati esposti, sarebbe interessante valutare come l'introduzione di una specifica Normativa possa migliorare la sicurezza stradale e far diminuire il tasso di mortalità molto al di sotto dell'unità, alla pari delle statistiche sull'incidentalità sul lavoro. La Norma ISO 39001:2012 può essere un'utile strumento al fine di aiutare le Aziende a migliorare non solo la sicurezza dei lavoratori, maggiormente a rischio nelle strade, ma altresì ad implementare la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

A chi interessa la Norma

La Norma è indirizzata alle Organizzazioni che interagiscono con il sistema dei trasporti stradali. Il concetto di sistema non riguarda solo i Governi ma è globale; basti pensare che nel mondo ogni anno circa 1,3 milioni di persone perdono la vita in incidenti stradali e 50 milioni sono i feriti, gravi o lievi, che ricorrono a cure mediche a seguito di uno scontro ⁴⁾.

Settore privato	Aziende esercenti di trasporto pubblico e privato
	Imprese con uffici/settore di: logistica, noleggio e magazzini
	Produttori e rivenditori di macchinari per la movimentazione e di attrezzature per lo stoccaggio
	Produttori e Rivenditori di pallets e attrezzature per l'imballaggio (packaging)
	Produttori e rivenditori di dispositivi per l'identificazione e tracciabilità dei prodotti
	Concessionari di veicoli commerciali ed industriali, rimorchi, dispositivi di sicurezza, grandi officine
Settore pubblico	Società di ingegneria civile, trasporti e logistica
	Ministeri, Regioni, Province e Comuni
	ANAS e società concessionarie autostradali
	Per tali Enti è possibile interagire con i settori: trasporti, viabilità, sicurezza, mobilità, urbanistica, educazione
	Assistenza medica di emergenza e di cura

9. L'analisi della domanda di offerta della Norma ISO 39001:2012

Esempi di attività legate alla sicurezza stradale	Utilizzo da parte dei dipendenti, sia nel tragitto casa/lavoro sia nell'ambiente di lavoro ordinario, della strada con mezzi a motore, privati o pubblici, autisti o passeggeri, e con mezzi non a motore, a piedi o in bicicletta
	Trasporto di cose o persone gestite direttamente o indirettamente dall'organizzazione
	Attività che generano volumi di traffico in origine/destinazione dalle sedi controllate direttamente o indirettamente dall'organizzazione (centri commerciali, Istituti scolastici e luoghi con molte persone)
	Servizi di consegna e prodotti per il traffico stradale, come servizi di trasporto, gestione, pianificazione, progettazione, costruzione e manutenzione delle infrastrutture, veicoli e relativi prodotti, gestione delle emergenze mediche, centri di cura traumatologici e di riabilitazione, attività di controllo e legislazione

10. L'analisi della possibile attività da certificare per la Norma ISO 39001:2012

Il sistema strada riguarda tutte le Aziende, grandi o piccole, e anche i singoli, conducenti professionali o utenti privati. Solamente rispettando gli standard otterranno processi più sicuri e, allo stesso tempo, contribuiranno al raggiungimento di obiettivi sociali più ampi. La Norma descrive i requisiti per la gestione della sicurezza nel traffico stradale, al fine di ridurre le morti e i feriti gravi legati agli incidenti stradali, attraverso un'appropriata politica, lo sviluppo di obiettivi ed un'efficace informazione-comunicazione.

La Norma interviene sulla gestione della sicurezza nei trasporti stradali e non intende specificare i requisiti tecnici e di qualità nel trasporto di prodotti e di servizi. In merito alla segnaletica stradale, all'illuminazione stradale o ai dispositivi di sicurezza, per esempio, vi sono già Norme e standard da rispettare ⁵⁾. La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa e tale standard intende sensibilizzare i guidatori al rispetto degli obblighi legislativi e ad un comportamento responsabile.

⁴⁾ Global status report on road safety time for action. World Health Organization, 2009.

⁵⁾ Per quanto concerne i sistemi di ritenuta stradale esiste il pacchetto UNI EN 1317 parti 1-8 e per l'illuminazione stradale le Norme UNI EN 13201 parti 1-4.



Il campo di applicazione di tale Norma è vastissimo; basti pensare a tutte le Aziende che operano nel settore dei trasporti e della logistica e a tutti gli Enti proprietari o gestori di strade che sono chiamati a pianificare, gestire e controllare la propria rete infrastrutturale.

A titolo di esempio, nelle Figure 3 e 4 vengono riportate le principali Società potenzialmente interessate alla certificazione ISO 39001:2012 e le possibili attività che coinvolgono la gestione della sicurezza stradale.

La procedura di certificazione

L'Organizzazione che intende certificarsi dovrà individuare i fattori interni ed esterni che interagiscono con la gestione del processo di sicurezza stradale, e nel dettaglio:

- ◆ identificare il proprio ruolo nel sistema del traffico stradale;
- ◆ identificare i processi, associare le attività e le funzioni dell'Organizzazione che possono avere un impatto sulla sicurezza del traffico stradale;
- ◆ determinare la sequenza e l'interazione dei propri processi, attività e funzioni.

L'Organizzazione deve determinare:

- ◆ le parti interessate che sono rilevanti per il sistema di gestione della sicurezza stradale;
- ◆ i requisiti delle parti e i requisiti legislativi e di altro tipo relativi alla sicurezza stradale che l'Organizzazione deve rispettare.

Deve inoltre seguire un processo che analizzi il suo rendimento in termini di sicurezza stradale, determini i rischi e le opportunità, selezioni i fattori di performance su cui agire ed analizzi gli obiettivi che possono essere raggiunti.

Per quanto concerne i fattori di prestazioni della sicurezza stradale, l'Organizzazione deve identificare i fattori di esposizione al rischio, i fattori intermedi e finali di stima della sicurezza. Di seguito, esaminando nel dettaglio:

a) fattori di esposizione di rischio:

- ◆ la distanza percorsa e il volume del traffico stradale, compresi veicoli e gli utenti tipo di strada;
- ◆ il volume di prodotto e/o servizio fornito dall'Organizzazione.

b) fattori di stima finale della sicurezza: ad esempio, il numero di morti e feriti gravi.

c) fattori intermedi di stima della sicurezza: legati ad una pianificazione sicura, alla progettazione e all'uso della rete stradale, dei prodotti e dei servizi al suo interno, le condizioni di ingresso e di uscita di tali prodotti, servizi e utenti, nonché il recupero e la riabilitazione a seguito di incidente stradale.

Nello specifico sono:

- ◆ la pianificazione stradale e la velocità di sicurezza in considerazione dell'interazione tra il traffico merci e i Clienti;
- ◆ l'uso di strade adeguate, a seconda del tipo di veicolo, l'utente, il tipo di carico e delle attrezzature;
- ◆ l'uso di dispositivi di sicurezza individuale, soprattutto l'utilizzo delle cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, caschi per biciclette e caschi da motociclista;
- ◆ velocità di sicurezza di guida, anche in considerazione delle condizioni traffico, meteo e del tipo di veicolo;
- ◆ idoneità dei conducenti, soprattutto in considerazione della condizione fisica (stanchezza, distrazione, alcool e droghe) e della tipologia di patente di guida;

- ◆ risposta in caso di post-incidente e di pronto soccorso, recupero post incidente e riabilitazione.

La procedura di certificazione: pianificazione e controllo

L'Organizzazione deve individuare, pianificare, attuare e controllare i processi necessari per affrontare i rischi e le opportunità determinate, e pertanto:

- ◆ stabilire i criteri per i processi;
- ◆ attuare il controllo di processi secondo i criteri ad essi correlati;
- ◆ conservare le informazioni documentate per dimostrare che i processi sono stati eseguiti come previsto.

Inoltre, a tutti i processi può essere applicata la metodologia conosciuta come "Plan-Do-Check-Act" (PDCA). Di seguito una sintetica descrizione della metodologia.

a) PLAN (Pianificare): stabilire gli obiettivi e le azioni necessarie a fornire risultati sulla sicurezza stradale:

- ◆ identificare il ruolo che la Società ha nel campo della sicurezza stradale e determinare le finalità nella gestione della sicurezza stradale;
- ◆ stabilire attraverso il top management gli obiettivi, al fine di ridurre sul lungo periodo i morti e i feriti gravi; stabilire e comunicare la politica adottata; assegnare i ruoli, le responsabilità e le Autorità;
- ◆ determinare i rischi e le opportunità attraverso la valutazione delle prestazioni attuali; fissare gli obiettivi e i risultati da raggiungere per ogni fattore;

b) DO (Attuare): mettere in campo le azioni:

- ◆ il coordinamento, la gestione delle risorse, la competenza e la comunicazione, sono alla base per il buon esito della gestione della sicurezza stradale;

c) CHECK (Monitorare):

- ◆ monitorare e valutare i risultati della sicurezza stradale, condurre audit interni e revisioni periodiche del sistema della gestione della sicurezza al fine di identificare opportuni miglioramenti degli obiettivi;

d) ACT (Agire):

- ◆ intraprendere nuove azioni volte al miglioramento continuo per la prevenzione del numero di incidenti.

L'Organizzazione deve inoltre stabilire, attuare e mantenere una procedura per registrare, indagare e analizzare gli incidenti stradali e gli altri incidenti in cui sono coinvolte alla morte e gravi lesioni gli utenti della strada.

Conclusioni

La Norma è utilizzabile da tutte le Organizzazioni del mondo e, sebbene sia di recente pubblicazione, ci sono già dei casi concreti di applicazione in Svezia, Giappone e Malesia.

La gestione della sicurezza stradale è un elemento indispensabile per la salvaguardia della salute e la sicurezza dei lavoratori e degli altri utenti della strada.

Lo standard, se implementato in modo capillare, potrebbe contribuire alla diminuzione dell'incidentalità stradale e, vista la sua grande applicabilità, la potenzialità sarebbe considerevole. ■

** Ingegnere ed Esperto in trasporti e sicurezza stradale, Responsabile Trafficlub e Socio Progetolab*