



# Ridurre il rischio stradale durante gli spostamenti di lavoro: lo standard ISO 39001

a cura di Marco De Mitri\*

**Q**uanto è rilevante il rischio stradale negli spostamenti effettuati per lavoro? Molto più di quanto possa sembrare: gli incidenti stradali costituiscono infatti la prima causa di morte sul lavoro (come testimoniato dai dati INAIL). Per ridurre il rischio stradale, le aziende che trasportano merci e persone hanno ora uno strumento specifico: lo standard ISO 39001:2012 "Road Traffic Safety Management System".

Lo standard ISO 39001 ("Road Traffic Safety Management System") detta le linee guida per qualunque organizzazione che, in qualsiasi modo, genera e attrae traffico stradale (o interagisce comunque con esso), allo scopo di ridurre il numero di morti e quello dei feriti gravi causati dagli incidenti. Parliamo quindi di innumerevoli realtà: autotrasportatori, operatori del trasporto pubblico locale, compagnie di taxi, aziende con personale su veicoli di rappresentanza o di servizio, forze dell'ordine, ecc. Sono interessati anche i gestori ed i proprietari (pubblici e privati) delle infrastrutture stradali, e perfino i grossi poli attrattori o generatori di traffico (scolastici, industriali, commerciali, sportivi, ecc.).

Dal momento che è rivolto ad organizzazioni di tipo e dimensione estremamente variabile, lo standard non definisce vincoli specifici e indicazioni di dettaglio, ma consente ad ogni

organizzazione di impostare il proprio sistema di gestione di riduzione del rischio stradale in base alle proprie peculiarità, secondo un approccio ciclico del tipo "Plan-Do-Check-Act", secondo il quale il sistema evolve nel tempo migliorandosi in base ai risultati conseguiti.

La riduzione del rischio stradale, attuata con criterio e competenza attraverso un sistema di gestione aziendale appositamente progettato e non invece lasciata alla sola sensibilità e responsabilità del singolo guidatore, consente ad ogni azienda di intervenire direttamente sui fattori di rischio (condizioni del veicolo, preparazione del guidatore, caratteristiche dello spostamento, ecc.), offrendo uno strumento fondamentale per la riduzione del numero degli incidenti che coinvolgono il proprio personale. Meno incidenti (lievi o gravi) vuol dire meno assenze dal lavoro, meno risarcimenti e cause legali, meno costi assicurativi. Sapendo con precisione come e dove intervenire per ridurre il numero di incidenti, l'azienda può conseguire un immediato recupero dei propri costi annuali legati ai sinistri stradali a fronte di un investimento iniziale relativamente modesto per l'implementazione del sistema.

E, particolarmente in questa fase economica, la riduzione strutturale dei costi e l'aumento dell'efficienza aziendale sono questioni da non trascurare.

E tuttavia, non è il ritorno economico la questione più

importante. La scelta di un sistema di gestione è di tipo organizzativo, e come tale discende da uno scopo percepito e perseguito da parte di una azienda che vuole affrontare in modo organico e responsabile un problema. Ed infatti, il bilancio tra costi e benefici è legato agli interventi individuati nel ciclo di miglioramento continuo implementato con il sistema, e non nell'adozione del sistema in quanto tale.

Il sistema è poi certificabile da un ente accreditato, analogamente agli altri sistemi di gestione aziendale implementati secondo le norme ISO (es. ISO 9001 per la qualità, ISO 14001 per l'ambiente, ecc.). Non è tuttavia possibile dare una indicazione precisa riguardo a tempi e costi di certificazione. Prima di tutto il sistema deve essere studiato e progettato con l'ausilio di esperti qualificati e competenti sia nel campo dei sistemi di gestione che nella materia della sicurezza stradale. Si passa poi all'avvio del sistema, ed al termine di una prima fase di implementazione (che richiede tempo differente a seconda della natura e della dimensione dell'organizzazione), si procede ad verifica "interna" prima della richiesta di audit da parte di un ente accreditato. Questo, a seguito della verifica della conformità del sistema alla norma di riferimento, rilascia infine la certificazione. Una realtà ben organizzata, lavorando di stretta intesa con gli esperti per la progettazione del sistema, può riuscire ad implementare il sistema ed arrivare alla certificazione, partendo da zero, in 6-8 mesi circa.

Naturalmente, se l'azienda si avvale già di sistemi di gestione aziendale come quelli relativi alla qualità (ISO 9001) o alla sicurezza sul lavoro (OHSAS 18001), il processo di progettazione del sistema ed integrazione dello stesso nelle procedure aziendali già in essere diventa particolarmente agevolato.

I primi esempi di realtà certificate ISO 39001 appartengono alla realtà britannica ed a quella giapponese. Negli ultimi mesi (la norma è stata pubblicata nell'ottobre del 2012) le organizzazioni certificate nel mondo sono molto cresciute di numero (tra le ultime, Vodafone Turkey). In Italia non ci sono ancora realtà certificate, ma l'interesse per questa novità è crescente, e diverse organizzazioni della logistica e della grande distribuzione organizzata stanno muovendosi per implementare questo sistema, che consente - e non è poco - di conseguire importanti benefici anche di natura economica ed organizzativa (oltre che, naturalmente, di natura sociale).

***\*Ingegnere esperto in sicurezza stradale ed in sistemi ISO 39001 di NIER Ingegneria (m.demitri@niering.it) (www.niering.it)***

*Si invitano le organizzazioni interessate all'implementazione del sistema ISO 39001 (o comunque al tema della riduzione del rischio stradale) a contattarci per ogni confronto, esigenza o richiesta di approfondimento*

## OSSERVATORIO ASAPS CADUTI PER INCIDENTI IN SERVIZIO O PER INCIDENTI IN ITINERE FRA LE FORZE DI POLIZIA NEL 2013 SONO STATE 13 LE VITTIME 4 IN SERVIZIO SU STRADA E 9 IN ITINERE

(ASAPS) Qualora ci fossero ancora dubbi sulla tesi dell'ASAPS che il pericolo più grave per gli operatori di polizia rimane la strada, pubblichiamo i dati degli incidenti stradali mortali in servizio o incidenti in itinere casa-lavoro, che hanno coinvolto operatori di polizia.

Nel corso del 2013 l'Osservatorio il Centauro - ASAPS ha registrato **13** vittime, di cui **4** in servizio su strada e **9** in itinere dalla residenza al lavoro e viceversa.

In particolare delle 4 vittime in servizio **2** erano appartenenti alla Polizia di Stato (ricordiamo l'ultimo incidente dove ha perso la vita nel novembre scorso l'assistente capo Luca Tanzi nel nubifragio in Sardegna), un Carabiniere e un maresciallo della Polizia Municipale

Dei 4 incidenti in servizio **2** vittime sono state travolte su strada: l'agente Massimo Impieri 34 anni, travolto a Crotone il 15 luglio 2013 e il Carabiniere **Ciro Vitale** 29 anni travolto il 12 ottobre a Vinzaglio (NO). Sono poi deceduti in luglio

il maresciallo della Polizia Municipale Emanuele Venneri, di 62 anni, in un incidente in auto a Taranto e l'assistente capo Luca Tanzi morto come abbiamo detto in un incidente stradale a causa del crollo di un ponte durante il nubifragio di novembre in Sardegna.

Nei 9 incidenti in itinere hanno perso la vita **2** agenti della Polizia di Stato, **4** Carabiniere, **2** agenti della Polizia Locale, **1** agente della Guardia di Finanza.

Dai dati complessivi dell'osservatorio si ricava che **2** vittime sono state travolte, **6** erano in auto e **5** in moto.

A noi non rimane che sottolineare che gli incidenti stradali rimangono il primo rischio per tutti gli appartenenti alle forze di polizia e insistiamo ancora nell'appello sull'uso delle cinture di sicurezza anche sui veicoli di servizio, una battaglia che l'ASAPS sta portando avanti da anni con limitato successo. (ASAPS)

## OSSERVATORIO “CADUTI STRADALI FFPP” REPORT 2013

Copyright © ASAPS 2001-2013 tutti i diritti riservati

| 2013                  | SERVIZIO | ITINERE  | INVESTIMENTO | CONDUCENTE | TRASPORTATO | MORTI     | di cui in servizio | di cui in itinere | FERITI   | di cui in servizio | di cui in itinere | AUTO     | MOTO     |
|-----------------------|----------|----------|--------------|------------|-------------|-----------|--------------------|-------------------|----------|--------------------|-------------------|----------|----------|
| POLIZIA DI STATO      | 2        | 2        | 1            | 3          | 0           | 4         | 2                  | 2                 | 3        | 3                  | 0                 | 1        | 2        |
| CARABINIERI           | 1        | 4        | 1            | 4          | 0           | 5         | 1                  | 4                 | 0        | 0                  | 0                 | 2        | 2        |
| POLIZIA LOCALE        | 1        | 2        | 0            | 3          | 0           | 3         | 1                  | 2                 | 0        | 0                  | 0                 | 2        | 1        |
| GUARDIA DI FINANZA    | 0        | 1        | 0            | 1          | 0           | 1         | 0                  | 1                 | 0        | 0                  | 0                 | 1        | 0        |
| CORPO FORESTALE       | 0        | 0        | 0            | 0          | 0           | 0         | 0                  | 0                 | 0        | 0                  | 0                 | 0        | 0        |
| POLIZIA PENITENZIARIA | 0        | 0        | 0            | 0          | 0           | 0         | 0                  | 0                 | 0        | 0                  | 0                 | 0        | 0        |
| VIGILI DEL FUOCO      | 0        | 0        | 0            | 0          | 0           | 0         | 0                  | 0                 | 0        | 0                  | 0                 | 0        | 0        |
| <b>TOTALE</b>         | <b>4</b> | <b>9</b> | <b>2</b>     | <b>11</b>  | <b>0</b>    | <b>13</b> | <b>4</b>           | <b>9</b>          | <b>3</b> | <b>3</b>           | <b>0</b>          | <b>6</b> | <b>5</b> |

|        |   |          |   |
|--------|---|----------|---|
| DIURNI | 8 | NOTTURNI | 5 |
|--------|---|----------|---|

DI CUI DONNE: 1 (PL)

### Episodi “caduti stradali FFPP” anno 2013 suddivisi per regioni



L'incidente del 2010 a Bitonto in cui persero la vita due agenti

| REGIONE        | EPISODI   | PERCENT.      |
|----------------|-----------|---------------|
| Abruzzo        | 0         | 0,0%          |
| Basilicata     | 0         | 0,0%          |
| Calabria       | 1         | 7,7%          |
| Campania       | 0         | 0,0%          |
| Emilia Romagna | 0         | 0,0%          |
| Friuli V.G.    | 0         | 0,0%          |
| Lazio          | 0         | 0,0%          |
| Liguria        | 0         | 0,0%          |
| Lombardia      | 1         | 7,7%          |
| Marche         | 1         | 7,7%          |
| Molise         | 0         | 0,0%          |
| Piemonte       | 1         | 7,7%          |
| Puglia         | 3         | 23,1%         |
| Sardegna       | 1         | 7,7%          |
| Sicilia        | 0         | 0,0%          |
| Toscana        | 2         | 15,4%         |
| Trentino A.A.  | 0         | 0,0%          |
| Umbria         | 1         | 7,7%          |
| Valle D'Aosta  | 0         | 0,0%          |
| Veneto         | 2         | 15,4%         |
| <b>TOTALE</b>  | <b>13</b> | <b>100,0%</b> |