



INAIL

**LA GESTIONE DEI RISCHI STRADALI NELLA
PROSPETTIVA DELLA ISO 39001**

RTSMS Road Traffic Safety Management Systems



INAIL
Direzione Territoriale INAIL
Perugia - Terni



EBTU
ENTE BILATERALE
DEL TURISMO UMBRIA



**ENTE BILATERALE
DEL TERZIARIO
UMBRIA**

La dispensa è destinata ai docenti e ai discenti del corso formativo, al fine di integrare il contenuto dei lucidi del pacchetto formativo.

Ed. 01 Febbraio 2018

LA GESTIONE DEI RISCHI STRADALI NELLA PROSPETTIVA DELLA ISO 39001 (RTSMS)

Dispensa integrativa del pacchetto formativo

INDICE del documento

| | |
|---|----|
| PIÙ SICUREZZA SULLE STRADE PIÙ SICUREZZA SUL LAVORO..... | 3 |
| PREMESSA | 4 |
| DATI FONDAMENTALI PER DETERMINARE IL CONTESTO | 5 |
| INCIDENTI STRADALI IN ITALIA | 6 |
| INCIDENTI STRADALI E TIPOLOGIA DI VITTIME..... | 7 |
| INCIDENTI STRADALI E POSSIBILI CAUSE | 8 |
| INCIDENTI STRADALI E LAVORO | 11 |
| I REQUISITI LEGALI DI CARATTERE GENERALE | 13 |
| I REQUISITI LEGALI SPECIFICI PER I LUOGHI DI LAVORO..... | 14 |
| FIGURE AZIENDALI E OBBLIGHI PER LA SICUREZZA STRADALE..... | 15 |
| DALLA VALUTAZIONE DEI RISCHI AI CONTROLLI OPERATIVI..... | 17 |
| L'APPROCCIO PRESTAZIONALE DELLA NORMA ISO 39001..... | 23 |
| LA CARTA EUROPEA DELLA SICUREZZA STRADALE..... | 27 |
| ANCHE "NAPO" AFFRONTA QUESTO RISCHIO | 28 |
| L'IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE CONVIENE ECONOMICAMENTE | 29 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 32 |

PIÙ SICUREZZA SULLE STRADE PIÙ SICUREZZA SUL LAVORO

Il 22 dicembre 2016 è stato siglato un protocollo d'intesa, tra Inail Perugia l'Ente Bilaterale del Turismo dell'Umbria e dall'Ente Bilaterale del Terziario dell'Umbria, per diffondere tra le aziende e i lavoratori del settore terziario e turismo la conoscenza e l'applicazione della Norma ISO 39001 in materia di sicurezza stradale. La finalità dell'accordo in particolare è quella di supportare il processo culturale di acquisizione della consapevolezza dei rischi stradali e focalizzare l'intervento sulla "prevenzione dell'errore umano" in un contesto complesso, variabile e in continua evoluzione.

Il fenomeno degli incidenti stradali, infatti, acquista una sua peculiarità quando si verifica in ambito lavorativo, dove è possibile una migliore prevenzione tramite maggiori strumenti di sicurezza a favore di chi utilizza veicoli per motivi di lavoro e/o per recarsi nel luogo di lavoro. In tale contesto s'inserisce l'attuale Norma ISO 39001, che mira a fornire una più adeguata protezione al lavoratore, supportando l'azienda nell'attuazione in modo sistematico della gestione del rischio da sinistro stradale.

Da qui la necessità di realizzare interventi formativi volti a diffondere la conoscenza di tale normativa, per arrivare a realizzare forme di supporto concreto alla sua applicazione per una efficace azione di prevenzione del fenomeno infortunistico.



PREMESSA

La sicurezza stradale si è imposta come tematica globale a causa dell'enorme numero di morti e feriti che ogni anno nel mondo sono dovuti a sinistri stradali. Allo scopo di fornire uno strumento alle organizzazioni che intendono ridurre ed infine eliminare il peso delle gravi conseguenze degli incidenti connessi con il traffico stradale, è stata emanata nel 2012 dall'International Organization for Standardization la norma ISO 39001. La norma si focalizza sui "rischi da incidenti stradali", da intendersi come la probabilità di incorrere in un evento infortunistico dovuto alla circolazione stradale, con ripercussioni per la sicurezza delle persone che possono portare anche a morte o lesioni gravi.

I soggetti esposti a questo rischio possono essere i conducenti dei veicoli stessi, oppure i passeggeri, o i pedoni o anche i ciclisti; possono essere i lavoratori o gli studenti, o ogni altra tipologia di cittadino che frequenta le strutture viarie per le normali attività quotidiane.

Con la sigla "RTS" Road Traffic Safety, si vogliono indicare tutti gli aspetti e i fattori che a vario titolo intervengono positivamente-negativamente sul rischio di accadimento degli incidenti stradali. L'analisi di tali aspetti permette di comprendere le cause del fenomeno e di individuare azioni di prevenzione, protezione e buone prassi, al fine di ridurre concretamente il numero delle morti e dei feriti.

Le proporzioni di questo problema sono notoriamente vastissime ed infatti, gli incidenti stradali rappresentano una delle prime cause di morte e di disabilità in Europa, con costi sociali ed economici enormi; basti pensare che solo nell'anno nel 2009, più di 35000 persone sono morte sulle strade dell'Unione europea, cioè l'equivalente di una città di media grandezza.

Le statistiche evidenziano, inoltre, che per ogni vittima della strada, ci sono feriti 4 che riportano gravi invalidità permanenti, con danni cerebrali o spinali, 10 feriti gravi e 40 feriti lievi. Ovviamente anche i costi economici a carico della società sono altrettanto imponenti: si stimano in circa 130 miliardi di euro all'anno.

L'Unione Europea da molti anni ha stabilito l'obiettivo di ridurre in modo significativo gli incidenti stradali: per il periodo 2000 – 2010 era stato fissato l'obiettivo di riduzione del 50% dei morti in incidenti stradali rispetto ai dati del 2000. L'ambizioso traguardo, grazie a molteplici fronti di intervento, è stato quasi raggiunto con una riduzione della mortalità di -42,8% nel decennio citato. Lo stesso intervento nel nostro paese ha fatto registrare una riduzione della mortalità per incidente stradale di - 42,4%.

Nelle pagine seguenti si offrono dati e conoscenze basilari secondo la prospettiva gestionale indicata dalla ISO 39001. Proprio perché la norma richiede che venga anzitutto determinato il contesto esterno ed interno dell'organizzazione, in modo da determinare le problematiche rilevanti che possono influenzare la sua capacità di raggiungere i risultati attesi di sicurezza stradale, si parte dall'esposizione del macrocontesto nazionale ed internazionale.

DATI FONDAMENTALI PER DETERMINARE IL CONTESTO

Nel 2010 l'Unione Europea ha nuovamente ratificato il "Road Safety Programme" per il decennio 2010-2020 e ha rinnovato l'obiettivo del precedente decennio, di ridurre di un ulteriore 50% il numero di vittime da incidenti stradali, rispetto ai dati del 2010.

Il programma definisce una serie di iniziative, a livello europeo e a livello nazionale, intese a migliorare la sicurezza dei veicoli, la sicurezza delle infrastrutture viarie ed il comportamento virtuoso degli utenti della strada.

Nel dettaglio, gli interventi strategici proposti sono i seguenti sette:

- 1) Maggiori misure di sicurezza per i mezzi pesanti e le automobili.
- 2) Costruzione di strade più sicure.
- 3) Sviluppo di veicoli intelligenti.
- 4) Rafforzamento della formazione e del sistema di rilascio delle patenti.
- 5) Migliore applicazione delle norme più severe.
- 6) Azioni mirate per i feriti.
- 7) Attenzione rinnovata ai motociclisti.

Dopo i primi due anni di applicazione del nuovo "Road Safety Programme", si è notato un evidente trend di riduzione delle vittime stradali, i migliori risultati si sono relativi ai seguenti paesi: Lituania -22%, Cipro - 19%, Cecoslovacchia - 17%, Lettonia - 16%, Svizzera - 15%. Purtroppo l'andamento positivo ha subito una battuta di arresto nel triennio 2013-2016: la diminuzione delle vittime si è fermata e i valori sono rimasti pressoché costanti, come mostra il grafico seguente.

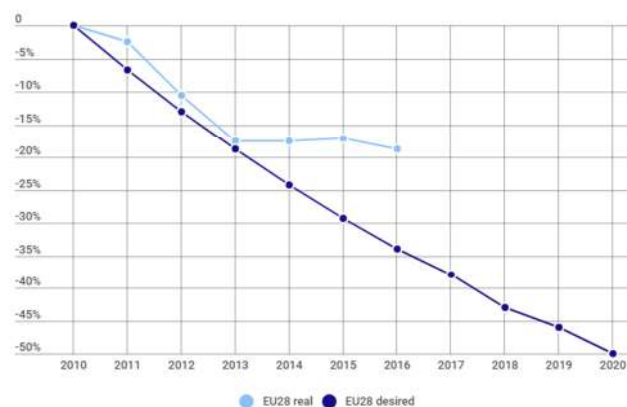


Figura 1: Riduzione degli incidenti mortali: confronto fra dati reali e obiettivo fissato. Fonte ETFS.

Si possono avanzare delle ipotesi? Osservando le violazioni al Codice della Strada si nota che le più sanzionate dagli organi preposti sono: l'eccesso di velocità, il mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza e l'uso di telefono cellulare alla guida. Altre cause sono anche da ricercare nel peggioramento generalizzato delle condizioni stradali, della segnaletica e nella riduzione dei controlli e delle manutenzioni sui veicoli, come conseguenza della crisi economica e della (vana) speranza di ottenere risparmio economico immediato.

Nell'ultimo anno (2016) nell'Unione Europea a 28 paesi, torna a diminuire il numero delle vittime di incidenti stradali (-1,8% rispetto al 2015). Complessivamente si registrano 25.720 vittime contro 26.190 del 2015. La riduzione complessiva è del 18,6% se rapportata ai dati del 2010. L'Italia, rispetto al 2010, registra una riduzione percentuale del 20,2%, un risultato migliore della media europea.

Rapportando il numero delle vittime al numero di abitanti (in milioni) si determina il "tasso di mortalità", nell'anno 2016 è di: 50,6 morti per milione di abitanti come valore medio europeo. L'Italia (con 54,2 morti per milione di abitanti), si colloca al 14° posto della graduatoria europea, dietro a Svezia, Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.

La tabella che segue, riporta il tasso di mortalità di alcuni paesi dell'Unione a 28, dove sono evidenti le differenze in termini di risultati ottenuti.

| PAESI UE28 | Valori assoluti | | | Variazione percentuale | | Tasso di mortalità stradale | |
|---------------|-----------------|---------------|---------------|------------------------|--------------|-----------------------------|-------------|
| | 2010 | 2015 | 2016 | 2016/2015 | 2016/2010 | 2010 | 2016 |
| Austria | 552 | 479 | 432 | -9,8 | -21,7 | 65,9 | 49,7 |
| Bulgaria | 776 | 708 | 708 | - | -8,8 | 104,6 | 99,0 |
| Francia | 3.992 | 3.461 | 3.469 | +0,2 | -13,1 | 61,7 | 53,5 |
| Germania | 3.651 | 3.459 | 3.214 | -7,1 | -12,0 | 44,6 | 39,1 |
| Italia | 4.114 | 3.428 | 3.283 | -4,2 | -20,2 | 69,4 | 54,2 |
| Regno Unito | 1.905 | 1.804 | 1.878 | +4,1 | -1,4 | 30,5 | 28,7 |
| Romania | 2.377 | 1.893 | 1.913 | +1,1 | -19,5 | 117,1 | 96,8 |
| Spagna | 2.478 | 1.688 | 1.833 | +8,5 | -26,0 | 53,3 | 39,5 |
| Svezia | 266 | 259 | 270 | +4,2 | 1,5 | 28,5 | 27,4 |
| Ue28 | 31.595 | 26.190 | 25.720 | -1,8 | -18,6 | 62,8 | 50,6 |

Figura 2: Anni 2010, 2015 e 2016, numero di vittime, variazione percentuale e tasso di mortalità stradale (per milione di abitanti). Fonte: European Transport Safety Council (ETSC), Annual PIN report 2017.

INCIDENTI STRADALI IN ITALIA

La tabella che segue, riporta, relativamente ad alcuni anni rappresentativi, il numero di incidenti in Italia, i morti per milione di abitanti, i feriti e le variazioni percentuali rispetto agli anni di riferimento.

| ANNI | Incidenti | Morti | Feriti | Morti per milioni di abitanti | Var. % delle vittime rispetto al 2001 (b) | Var. % delle vittime rispetto al 2010 (b) |
|-------------|----------------|--------------|----------------|-------------------------------|---|---|
| 2001 | 263.100 | 7.096 | 373.286 | 124,5 | - | - |
| 2010 | 212.997 | 4.114 | 304.720 | 69,4 | -42,0 | - |
| 2014 | 177.031 | 3.381 | 251.147 | 55,6 | -52,4 | -17,8 |
| 2015 | 174.539 | 3.428 | 246.920 | 56,3 | -51,7 | -16,7 |
| 2016 | 175.791 | 3.283 | 249.175 | 54,2 | -53,7 | -20,2 |

Figura 3: Italia numero incidenti, morti per milione di abitanti, feriti e percentuali in alcuni anni a confronto. (Fonte Istat)

Si osserva che nel 2016 si sono verificati in Italia ben 175.791 incidenti stradali con lesioni a persone; le vittime sono state 3.283 e i feriti 249.175.

I morti tornano a diminuire rispetto al 2015 (-4,2%), dopo la battuta d'arresto dei due anni precedenti.

In lieve aumento incidenti e feriti (rispettivamente +0,7% e +0,9%).

Il tasso di mortalità stradale passa da 55,6 a 54,2 morti per milione di abitanti tra il 2015 e il 2016. Rispetto al 2010, le vittime della strada diminuiscono complessivamente del 20,2%.

Il grafico seguente mostra per ogni anno, i risultati (più o meno) positivi registrati nel nostro paese, e li confronta con l'ambizioso obiettivo stabilito dal programma europeo 2010 -2020.

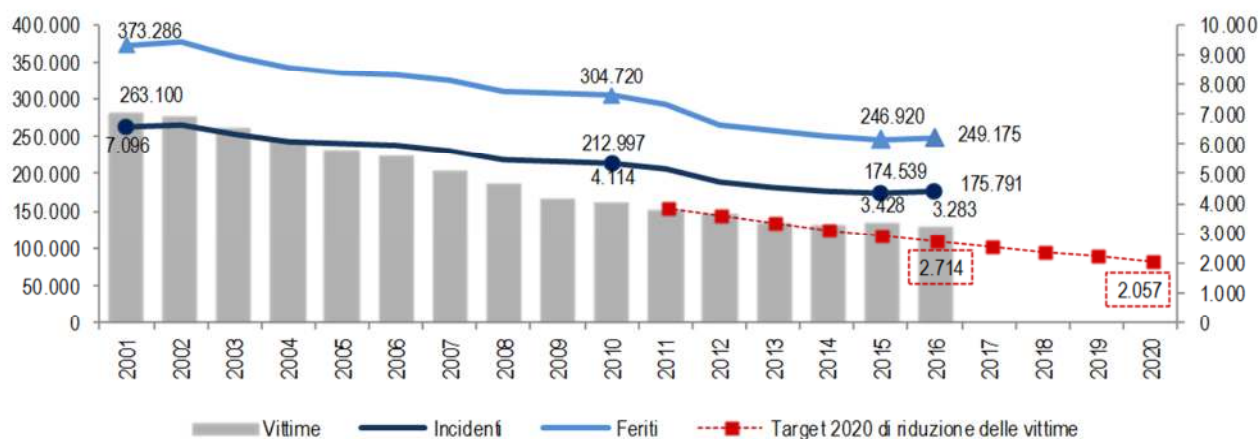


Figura 4: Italia, numero di incidenti, vittime e feriti dal 2001 al 2016. (Fonte Istat)

INCIDENTI STRADALI E TIPOLOGIA DI VITTIME

Per una piena comprensione del rischio da RTS, è di particolare interesse l'esame dei dati distinti per tipologia di utente della strada: pedoni, ciclisti, motociclisti e occupanti di veicoli.

Da questo esame si possono trarre utili considerazioni sulla mortalità degli utenti più "vulnerabili" della strada, ovvero pedoni, ciclisti e motociclisti: questi utenti sono più esposti di altre tipologie al rischio perché non hanno strutture protettive esterne attive o passive, al contrario di ciò che accade per gli occupanti dei veicoli.

Il grafico che segue, dimostra che gli utenti più vulnerabili rappresentano, in Italia, quasi il 50% dei morti sulle strade.

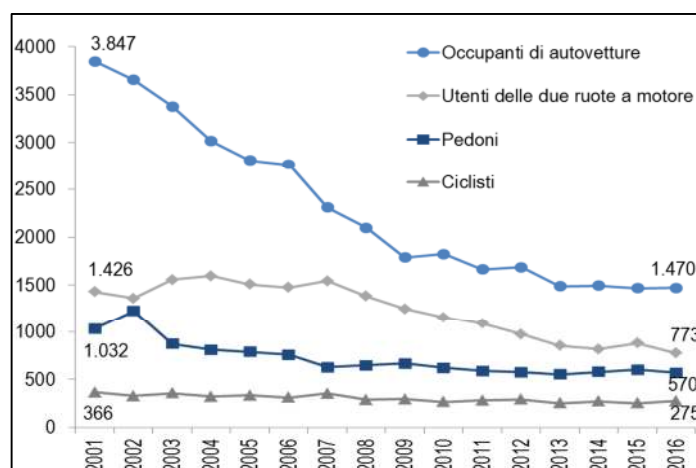


Figura 5: vittime di incidenti stradali in Italia, per anno e per categoria di utenti. (Fonte ISTAT)

L'indice di mortalità per i pedoni a seguito di investimento, è prossimo a 3 morti ogni 100 incidenti ed è quattro volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture pari a 0,66 su 100 incidenti. Lo stesso indice, riferito a motociclisti e ciclisti, è circa il doppio rispetto agli occupanti di autovetture.

Nel 2016, sono aumentate le vittime tra i ciclisti con un +9,6% rispetto al 2015 e +3,8% rispetto al 2010. La maggior riduzione della mortalità negli ultimi 16 anni è quella degli automobilisti (-61,8% dal 2001), più penalizzati i ciclisti (-24,9% dal 2001). La riduzione consistente della mortalità di conducenti di autovetture è sicuramente legata anche ai notevoli progressi della tecnologia messa in campo per la costruzione di dispositivi di sicurezza dei veicoli.

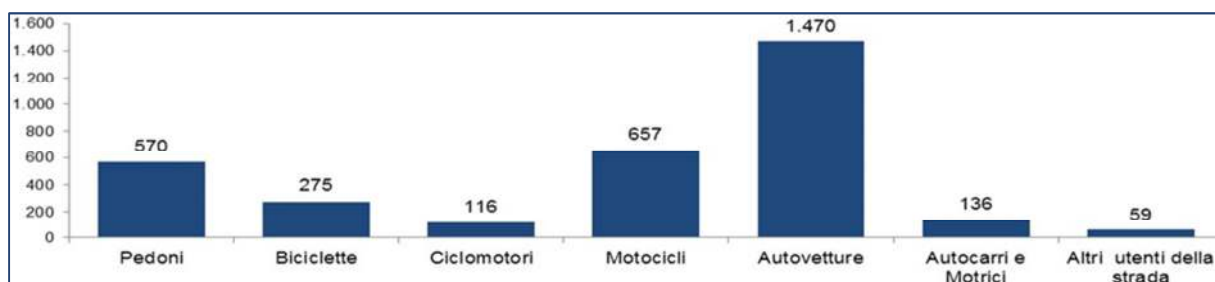


Figura 6: morti in incidente stradale in Italia, anno 2016, suddivisi per tipo di utente della strada. (Fonte ISTAT)

INCIDENTI STRADALI E POSSIBILI CAUSE

Nell'anno 2016, le circostanze alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, accertate dagli organi preposti, sono sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente: fra i comportamenti errati di guida, la distrazione, il mancato rispetto delle regole di precedenza e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente, assieme coprono il 41,5% dei casi.

Tra le altre cause più rilevanti si annovera: il mancato rispetto della distanza di sicurezza (21.780 casi), la manovra irregolare (15.924) e il comportamento scorretto del pedone (7.417); in termini percentuali rappresentano rispettivamente il 9,8%, il 7,1% e il 3,3% delle cause di incidente.

Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (17,4%), sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 19,6%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (15,3%) e dalla mancata distanza di sicurezza (14,7%). La tabella che segue, riassume le principali infrazioni rilevate, distinte per strade urbane ed extraurbane, nell'anno 2016 (fonte ISTAT).

| DESCRIZIONE CAUSE | Strade urbane | | Strade extraurbane | | Totale | |
|---|---------------|-------------|--------------------|-------------|---------------|-------------|
| | n. | % | n. | % | n. | % |
| Guida distratta o andamento indeciso | 24.839 | 15,0 | 11.280 | 19,6 | 36.119 | 16,2 |
| Mancata precedenza o semaforo | 28.771 | 17,4 | 4.108 | 7,1 | 32.879 | 14,8 |
| Velocità troppo elevata | 14.614 | 8,8 | 8.783 | 15,3 | 23.397 | 10,5 |
| Mancato rispetto della distanza di sicurezza | 13.296 | 8,0 | 8.484 | 14,7 | 21.780 | 9,8 |
| <i>Manovra irregolare</i> | 12.674 | 7,7 | 3.250 | 5,6 | 15.924 | 7,1 |
| <i>Svolta irregolare</i> | 4.493 | 2,7 | 640 | 1,1 | 5.133 | 2,3 |
| <i>Guida contromano</i> | 3.152 | 1,9 | 1.618 | 2,8 | 4.770 | 2,1 |
| <i>Sorpasso irregolare</i> | 2.799 | 1,7 | 1.180 | 2,1 | 3.979 | 1,8 |

| | | | | | | |
|---|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| Ostacolo accidentale | 2.881 | 1,7 | 2.276 | 4,0 | 5.157 | 2,3 |
| Mancata precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti | 7.208 | 4,4 | 120 | 0,2 | 7.328 | 3,3 |
| Comportamento scorretto del pedone | 6.882 | 4,2 | 535 | 0,9 | 7.417 | 3,3 |

La tabella non riporta dati espliciti sugli incidenti stradali legati allo stato psicofisico alterato (stato di ebbrezza e uso di sostanze stupefacenti e psicotrope) poiché le poche informazioni a riguardo, non ancora uniformemente codificate, porterebbero ad una evidente sottostima dei casi.

Su questo tema, qualche dato parziale può essere dedotto dalle informazioni sulle violazioni del Codice della strada, contestate dagli enti preposti: Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali.

Il Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, organo che interviene circa sul 20% degli incidenti stradali con feriti (32% su strade extraurbane e 14% in ambito urbano), ha fornito i seguenti dati: il numero di contravvenzioni elevate per guida sotto l'effetto di alcol o di stupefacenti, in occasione di incidente stradale è pari all'8,1% nel 2016 e 8,6% nel 2015. Invece nell'uso di droghe risulta il 2,6% nel 2016 e 2,4% nel 2015. Ovviamente i dati riportati sono ampiamente approssimati per difetto.

Proseguendo l'esame considerando le condizioni meteorologiche presenti al momento dell'incidente stradale, si nota che circa l'80% degli incidenti, avviene in condizioni di tempo sereno. In caso di pioggia la proporzione di incidenti è più elevata fuori dall'abitato (12%) rispetto alle strade urbane (9%). Analogamente, anche gli incidenti segnalati in presenza di nebbia, grandine, neve o vento forte, sono più frequenti fuori abitato (11,3%) rispetto all'ambito urbano (6,2%).

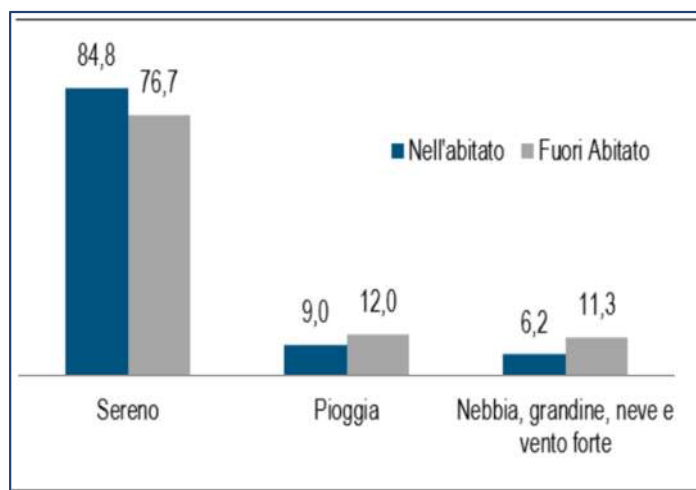


Figura 7: % di incidenti stradali divisi per strade urbane ed extraurbane e condizioni meteo. (Fonte ISTAT)

Analizzando invece l'ora del giorno in cui è avvenuto l'incidente, si osserva che, gli incidenti in qualunque condizione meteo (sereno o pioggia o neve) sono più frequenti tra le 8 e le 9 del mattino, tra le 13 e le 14 e tra 18 e le 19. In caso di nebbia il picco si verifica in due fasce orarie: 8-9 e 18-19.

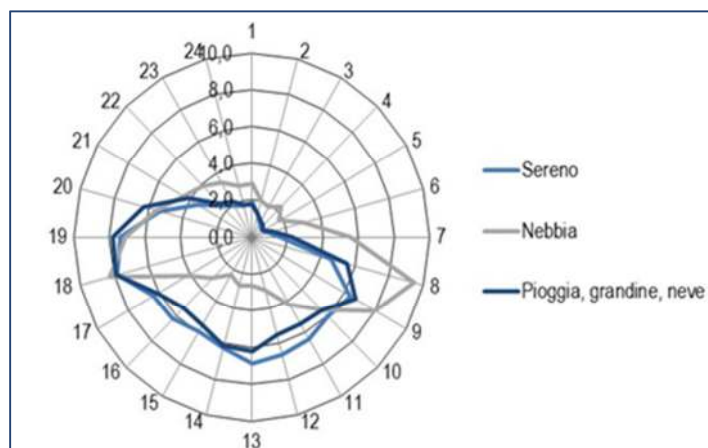


Figura 8: % di incidenti per fascia oraria e condizioni meteo. (Fonte ISTAT)

INCIDENTI STRADALI E LAVORO

Il rapporto dell'European Transport Safety Council (ETSC) sulla sicurezza stradale nella Unione Europea evidenzia che nell'anno 2016 circa 10000 vittime (28 ogni giorno) e quindi il 40% delle 25.671 vittime di incidenti stradali in totale, può essere riferito agli spostamenti sul lavoro e al tragitto casa-lavoro. Sulla base di questo dato, è quanto mai necessario sollecitare incessantemente i datori di lavoro, i governi nazionali e l'Unione Europea ad incrementare gli sforzi per affrontare il problema del rischio legato alla mobilità per lavoro.

I dati diffusi da INAIL (Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro e le Malattie Professionali) evidenziano che tutti gli infortuni sul lavoro registrati nell'anno 2017 (pari a 635433 casi) sono pressochè stabili rispetto al 2016 (636812 casi) e in lieve aumento rispetto al 2015 (632665), quindi si è interrotto il netto trend di miglioramento registrato negli anni precedenti. Relativamente agli infortuni mortali si ha: 1029 casi nel 2017, 1018 nel 2016 e 1172 nel 2015, quindi con un incremento di +1,1% nel 2017 rispetto al 2016.

Il grafico seguente, tratto dalla Banca Dati Statistica dell'INAIL, mostra per il periodo 2015 – 2017, il numero di infortuni denunciati dai lavoratori, così suddivisi: durante il lavoro con mezzo di trasporto, durante il lavoro senza mezzo di trasporto e in itinere (cioè nel tragitto casa-lavoro). Si nota che gli infortuni in itinere sono ogni anno oltre 90000, gli infortuni sul lavoro con veicoli sono ogni anno più di 18000.

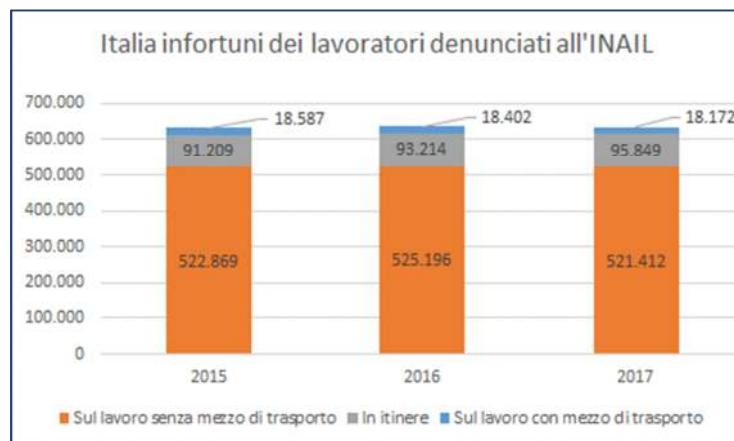


Figura 9: infortuni dei lavoratori, suddivisi con mezzo di trasporto, senza e in itinere (Fonte INAIL)

Se focalizziamo l'attenzione sui casi mortali, riportati nel grafico sottostante, si osserva a colpo d'occhio che la percentuale delle vittime aumenta in caso di incidenti con mezzo di trasporto e in itinere: insieme superano il 40 % del totale delle vittime, questo conferma che è elevata la mortalità come conseguenza di incidenti stradali.

Solo nell'anno 2017 i morti durante il lavoro sono stati oltre 180 in presenza di mezzi di trasporto e oltre 280 nel tragitto casa-lavoro.

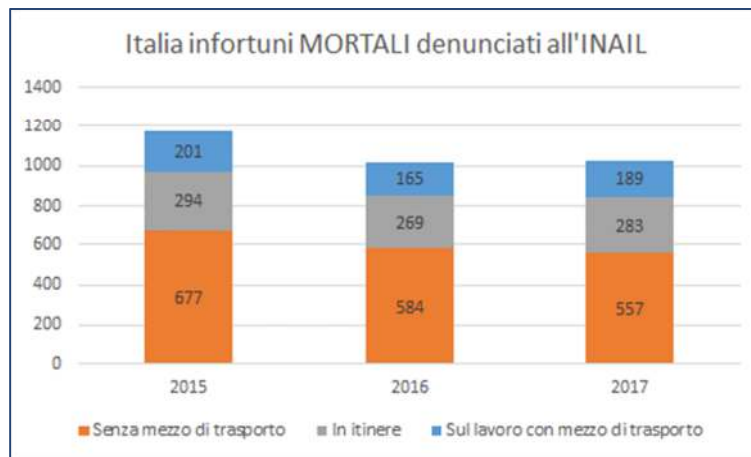


Figura 10: infortuni mortali dei lavoratori: senza mezzo di trasporto, con mezzo di trasporto e in itinere. (INAIL)

È anche per questo che è quanto mai necessario aumentare la consapevolezza su questo diffuso rischio, da parte delle stesse aziende: si osserva che piccole e grandi aziende iniziano ad affrontare concretamente il problema della sicurezza stradale con interventi specifici, ma ve ne sono anche molte altre, la maggioranza purtroppo, che trascurano ancora il problema ritenendo il rischio stradale un “rischio esterno all’azienda” e pertanto fuori dalla propria competenza.

Molte organizzazioni poi, considerano in maniera errata la gestione del rischio, come un peso economico anziché un’opportunità di crescita competitiva, mentre è dimostrato che intervenire positivamente su questo rischio permette di: limitare i costi assicurativi, limitare le spese legali, diminuire le assenze sul lavoro, tutelare i beni strumentali e rafforzare l’immagine dell’azienda.

Anche le istituzioni devono collaborare con le aziende al fine di affrontare il problema degli infortuni e decessi negli spostamenti sul lavoro e casa-lavoro, ad esempio a partire da una più efficace raccolta ed analisi dei dati, infatti nella maggior parte dei Paesi dell’UE le Forze dell’Ordine non annotano lo scopo del viaggio quando intervengono per i rilievi a seguito di incidente stradale.

I REQUISITI LEGALI DI CARATTERE GENERALE

Al fine di determinare i requisiti legali connessi con il sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale, come richiesto dalla ISO 39001, il principale testo normativo che occorre tener presente sul territorio italiano è il Codice della Strada (CDS per brevità), approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 85.

Si compone di oltre 200 articoli ed è accompagnato da un regolamento di attuazione che comprende a sua volta oltre 400 articoli e varie appendici.

Il Codice della Strada è entrato in vigore il 1° gennaio 1993 e da quel momento è stato varie volte integrato e modificato, ad esempio in data 23 marzo 2016, la Legge n. 41 vi ha introdotto il reato di omicidio stradale ed il reato di lesioni personali stradali.

Molti sono gli argomenti trattati dal CDS e vista l'enorme estensione non è possibile discuterli in dettaglio in queste pagine. A titolo esemplificativo, si riportano alcuni dei contenuti di sicuro interesse per il corso sul Rischio da Incidenti Stradali.

L'articolo 1 del CDS enuncia i principi generali ed in particolare il comma 1 afferma: la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Il comma 2 afferma: le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione.

Altri importanti contenuti che troviamo nel CDS sono:

- La regolamentazione della circolazione urbana e extraurbana.
- Norme per i trasporti «eccezionali».
- Norme per la costruzione e la gestione delle strade.
- Norme per i cantieri stradali.
- Disposizioni per attraversamenti ed incroci.
- Disposizioni per la pubblicità a bordo strada.
- Disposizioni per la segnaletica stradale.
- Caratteristiche ammesse per i veicoli e rimorchi (massa, dimensioni, luci, ecc.).
- Modalità per l'omologazione dei veicoli.
- Limiti per la circolazione di macchine agricole.
- Disposizioni per l'uso del cronotachigrafo.
- Le sanzioni per le infrazioni al Codice della strada.

E molto altro ancora.

I REQUISITI LEGALI SPECIFICI PER I LUOGHI DI LAVORO

Nell'ottica della ISO 39001 risulta imprescindibile, per le aziende private e pubbliche, l'applicazione della normativa vigente in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, ovvero il Decreto Legislativo 81/2008 con le successive modifiche ed integrazioni intervenute dopo il 2008 (D.Lgs.81/2008 e s.m.i., per brevità).

Il testo normativo contempla al proprio interno anche la problematica legata al rischio stradale: nell'attività di "Valutazione di tutti i Rischi per i lavoratori", che ogni azienda in cui è presente lavoro subordinato è tenuta ad effettuare, sono compresi anche i rischi per i lavoratori che nello svolgimento dell'attività lavorativa utilizzano mezzi di trasporto e consegna, così come gli infortuni in itinere.

Nell'attuazione delle misure di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, ogni azienda è tenuta ad attuare tutte le misure di prevenzione e protezione necessarie per ridurre al minimo i rischi ai quali i lavoratori sono esposti. Sono considerate misure di prevenzione, tutte le misure che se adottate riducono la probabilità che un lavoratore abbia un infortunio o una malattia professionale nel corso della vita lavorativa. Sono considerate misure di protezione l'insieme di interventi che, in caso di incidente o evento dannoso, riducano al minimo i danni a carico di persone e cose. Garantire ottimali standard di sicurezza per i lavoratori non può prescindere dall'adozione delle suddette misure o interventi.

Le "Misure Generali di Tutela", previste dall'art.15 del D.lgs. 81/2008 e s.m.i., specificano gli interventi prioritari che ogni organizzazione deve adottare, molti dei quali sono riconducibili alla corretta gestione del rischio legato al trasporto stradale:

- Valutare tutti i rischi, compresi quelli legati alla sicurezza stradale, prendendo in considerazione sia l'uso di mezzi aziendali, sia i potenziali infortuni in itinere;
- Programmare e adottare una prevenzione mirata;
- Eliminare i rischi e, ove non sia possibile, ridurli al minimo;
- Rispettare i requisiti di ergonomia dell'organizzazione del lavoro, nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature;
- Attuare il controllo sanitario dei lavoratori;
- Allontanare il lavoratore dall'esposizione al rischio per motivi sanitari inerenti la sua persona e l'adibizione, ove possibile, ad altra mansione.
- Garantire una informazione ed una formazione adeguata nei confronti dei lavoratori, nonché per tutte le figure aziendali coinvolte nel Servizio di Prevenzione e Protezione.
- Fornire ai lavoratori istruzioni adeguate;
- Prevedere la partecipazione e la consultazione dei lavoratori e del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, relativamente alle tematiche riguardanti la sicurezza stradale;
- Programmare ed adottare misure per garantire un miglioramento nel tempo delle misure di sicurezza, anche attraverso "Codici di Condotta" e/o "Buone Prassi";
- Organizzare misure di emergenza da attuare in caso di primo soccorso, lotta antincendio, evacuazione;
- Predisporre e utilizzare segnaletica di sicurezza, compresa la segnaletica gestuale, utile nelle fasi di manovra e di circolazione di mezzi di trasporto;
- Garantire la regolare manutenzione e le verifiche delle attrezzature di lavoro.

Il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., inoltre prevede Titoli e Allegati direttamente collegati alla questione della sicurezza stradale, ovvero il Titolo III Capo I "Uso delle attrezzature di Lavoro e DPI" (requisiti di sicurezza; obblighi per il Datore di Lavoro; obblighi per noleggiatori e concedenti in uso; informazione, formazione ed addestramento) e relativo Allegato IV; Titolo V "Segnaletica di salute e

sicurezza sul lavoro” con i relativi Allegati XXIV-XXXII; Titolo VIII Capo III “Protezione dei lavoratori dai rischi di esposizione a vibrazioni”.

FIGURE AZIENDALI E OBBLIGHI PER LA SICUREZZA STRADALE

Il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., vede come destinatari degli obblighi da rispettare per garantire la sicurezza stradale le seguenti figure aziendali:

- Datore di Lavoro (DL)
- Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP)
- Dirigenti
- Preposti
- Medico Competente (MC)
- Lavoratori

Un ruolo chiave è inoltre ricoperto dal Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS), il quale dovrà promuovere l’elaborazione, l’individuazione e l’attuazione delle misure di prevenzione e protezione idonee a tutelare la salute e l’integrità fisica dei lavoratori.

Nello specifico, gli obblighi per Datori di Lavoro e Dirigenti, maggiormente significativi per garantire la sicurezza stradale per i lavoratori sono:

- Fornire ai lavoratori mezzi di trasporto idonei al tipo di attività svolta.
- Garantire la costante manutenzione e verifica dei mezzi di trasporto.
- Affidare gli interventi di straordinaria manutenzione e/o riparazione a personale qualificato.
- Attuare il controllo sanitario dei lavoratori per il tramite del Medico Competente.
- Nell’affidare compiti ai lavoratori, tener conto delle capacità e delle condizioni degli stessi in rapporto alla loro salute e alla loro sicurezza.
- Fornire ai lavoratori i necessari Dispositivi di Protezione Individuale e Collettivi.
- Richiedere ai lavoratori l’osservanza delle disposizioni aziendali (regole di condotta, procedure, ecc.) in materia di sicurezza stradale.

Il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP), è il soggetto in possesso di capacità e requisiti professionali specifici in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro. Tale figura è designata dal Datore di Lavoro, a cui risponde, per coordinare il Servizio di Prevenzione e Protezione dai rischi. Deve essere sempre nominato. Il Datore di Lavoro può svolgere direttamente tale ruolo.

Il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) supporta il Datore di Lavoro nell’individuazione dei fattori di rischio, nella loro valutazione e nell’individuazione delle misure di prevenzione e protezione da attuare per assicurare la sicurezza e la salubrità degli ambienti di lavoro, anche attraverso l’elaborazione di procedure per l’esecuzione delle attività lavorative riconducibili alla sicurezza stradale; inoltre propone al Datore di Lavoro programmi di informazione e formazione per i lavoratori; ed infine partecipa alle consultazioni in materia di tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

In sintesi, per quello che riguarda il Rischio da Trasporto Stradale, il RSPP, avrà il compito di individuare le corrette misure di prevenzione e protezione specifiche per contesto aziendale,

finalizzate a ridurre il rischio. Il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione può avvalersi di Addetti al Servizio di Prevenzione e Protezione (ASPP), che supporteranno lo stesso in tutte le attività fornendo collaborazione.

Gli obblighi riconducibili alla figura del Preposto (ove presente), con particolare rilievo per la sicurezza stradale sono:

- Sovrintendere e vigilare sulla osservanza da parte dei singoli lavoratori dei loro obblighi di legge, nonché delle disposizioni aziendali in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro e di uso dei mezzi di protezione collettiva e individuale messi a loro disposizione, ed informare i superiori diretti in caso di inosservanza.
- Segnalare tempestivamente al Datore di Lavoro ed al Dirigente (ove presente), sia le deficienze dei mezzi e delle attrezzature di lavoro e dei dispositivi di protezione, sia ogni altra condizione di pericolo che si verifichi durante il lavoro, delle quali venga a conoscenza.

Il Medico Competente è figura centrale nel sistema di prevenzione e protezione legato alla sicurezza stradale. Le sue funzioni possono essere così schematizzate:

- Partecipa alla valutazione dei rischi, compreso il rischio stradale.
- Sottopone i lavoratori ad accertamenti sanitari specifici ed indaga su eventuali patologie o uso di farmaci che possano avere controindicazioni alla guida di mezzi, esprimendo giudizi di idoneità.
- Informa i lavoratori sull'esito degli accertamenti effettuati.
- Comunica al Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale i risultati degli accertamenti effettuati ai fini dell'attuazione delle misure di tutela della salute e dell'integrità psico-fisica dei lavoratori.

Il D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., dettaglia anche gli obblighi a carico dei lavoratori, con riferimento alla sicurezza stradale:

- Utilizzo corretto dei mezzi di trasporto.
- Segnalare immediatamente al Datore di Lavoro / Dirigente / Preposto, le deficienze ed i guasti dei mezzi di trasporto, nonché qualsiasi eventuale condizione di pericolo di cui vengano a conoscenza.
- Non rimuovere o modificare i dispositivi di sicurezza, segnalazione e controllo.
- Non compiere di propria iniziativa operazioni o manovre che non sono di competenza, che possano compromettere la sicurezza e la salute propria e dei lavoratori.
- Partecipare a programmi di formazione.
- Sottoporsi a controlli sanitari disposti ed organizzati dal Medico Competente.

DALLA VALUTAZIONE DEI RISCHI AI CONTROLLI OPERATIVI

Gli incidenti stradali e tutte le problematiche che potenzialmente coinvolgono i lavoratori che utilizzano mezzi di trasporto, possono essere ridotti se l'azienda effettua una corretta Valutazione dei Rischi ed adotta le necessarie misure di prevenzione e protezione.

Ogni azienda ha come obiettivo imposto dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. quello di migliorare le condizioni lavorative, nella fattispecie garantire i massimi livelli di sicurezza relative al Rischio di Trasporto Stradale (RTS). A livello schematico la "Formula del Rischio", permette di impostare logicamente il discorso:

$$\text{RISCHIO} = \text{PROBABILITA}' \times \text{DANNO}$$

Essendo una semplice operazione aritmetica, più basso sarà il valore stimato dei fattori "Probabilità" e "Danno", più basso sarà il "Rischio". Il fattore "Probabilità", ovvero probabilità che accadrà un infortunio o una malattia professionale, verrà ridotto adottando misure di prevenzione; il fattore "Danno", ovvero entità dei danni causati da un evento o da un'esposizione a rischi, verrà ridotto adottando misure di protezione.

L'individuazione delle adeguate ed efficaci misure di prevenzione e protezione necessita di una strutturata azione di monitoraggio relativo alle caratteristiche aziendali, alla tipologia di lavoro svolto, agli eventi che si sono verificati nelle organizzazioni nel corso del tempo. Ogni aspetto deve poter essere analizzato per attuare una prevenzione e protezione mirata.

Monitorare tutti gli eventi rilevanti per la sicurezza stradale, permette di impostare idonee misure per evitare che la stessa problematica possa portare ad un infortunio, anche grave.

Risulta di prioritaria importanza il monitorare sia le cause che portano ad incidenti, sia quegli eventi che stavano per far accadere un sinistro stradale che però non si è poi verificato, ovvero abbia causato danni poco significativi (quasi sinistro stradale o sinistro stradale mancato). Altro fattore rilevante, riguarda il monitoraggio e lo studio delle infrazioni contestate ai lavoratori nell'utilizzo di mezzi di trasporto.

Possono essere predisposti da parte dell'azienda, delle schede per annotare i «quasi sinistri stradali» o «sinistri stradali mancati», da consegnare ai lavoratori.

In queste schede il lavoratore potrà descrivere le dinamiche dell'evento che lo ha coinvolto, indicando ad esempio:

- Nome e cognome dell'operatore.
- Luogo in cui è accaduto l'evento (strada urbana, extra urbana, autostrada, ecc.).
- Orario in cui si è verificato l'evento.
- Dinamica del quasi sinistro stradale o sinistro stradale mancato.
- Specifica se sia stata una condizione pericolosa o un'azione pericolosa.

Sulla base di quanto riportato nelle schede, l'azienda valuterà se adottare mirate misure di prevenzione e/o protezione conseguenti l'evento.

A seguire viene esemplificata una check-list che ha lo scopo di elencare una serie di misure da adottare finalizzate alla riduzione del Rischio da Trasporto Stradale.

La check-list viene impostata su 5 fattori:

1. I lavoratori.
2. Le attrezzature.
3. Le condizioni stradali e meteorologiche.
4. I percorsi e la tempistica.
5. L'organizzazione e la pianificazione del lavoro.

Relativamente al fattore “**Lavoratori**” le misure proposte sono:

| Misure di sicurezza | SI | NO | N.A. |
|---|----|----|------|
| I lavoratori hanno ricevuto una formazione specifica in materia di sicurezza stradale? | | | |
| È stata verificata l' idoneità alla mansione nel protocollo di Sorveglianza Sanitaria? | | | |
| I lavoratori sono stati informati relativamente agli effetti che trattamenti farmacologici, l'uso di sostanze alcolemiche e l'uso di sostanze tossicologiche, hanno sui conducenti dei mezzi? | | | |
| I lavoratori sono stati destinatari dell'obbligo di comunicare patologie di cui sono affetti che possano potenzialmente creare controindicazioni alla guida dei mezzi, informando il Medico Competente? | | | |
| I lavoratori sono obbligati a comunicare l'assunzione, anche temporanea, di farmaci che possano creare controindicazioni alla guida dei mezzi, informando il Medico Competente? | | | |
| I lavoratori sono portati a conoscenza dei corretti comportamenti da tenere, relativamente al regime alimentare e/o abitudini personali da seguire. | | | |
| Esiste un sistema di valutazione aziendale delle competenze dei lavoratori e sono analizzate le esigenze di aggiornamento della formazione del personale che utilizza mezzi di trasporto? | | | |
| Viene verificata dall'azienda la validità della patente di guida degli operatori; il monitoraggio delle scadenze; la perdita dei requisiti (punti, sospensioni, ecc.)? | | | |
| È stata creata una procedura per la segnalazione dei lavoratori | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| di disagi fisici occorsi alla guida dei mezzi (colpi di sonno, vertigini, problemi alla vista, attacchi di panico, fastidio alla luce, emicrania, ecc.); vengono effettuate indagini sulle cause che hanno portato alle suddette problematiche, coinvolgendo il Medico Competente? | | | |
| I lavoratori sono coinvolti in corsi di guida sicura? | | | |
| I lavoratori conoscono i carichi massimi trasportabili dal mezzo e rispettano le portate autorizzate? | | | |

Relativamente al fattore “**Attrezzature**” le misure proposte sono:

| Misure di sicurezza | SI | NO | N.A. |
|---|-----------|-----------|-------------|
| In fase di acquisizione di mezzi, è stata effettuata la valutazione di idoneità degli stessi e l’adeguatezza in termini di sicurezza, nonché la loro specificità all’uso che ne verrà fatto? | | | |
| Sono stati programmati e attuati gli interventi di manutenzione dei mezzi in modo da assicurarne l’idoneità e l’adeguatezza in termini di sicurezza? | | | |
| Sono presenti e sono rispettate procedure interne di valutazione dello stato del mezzo prima dell’inizio di ogni trasporto? | | | |
| Sono presenti e sono rispettate procedure per la corretta distribuzione dei carichi, del loro ancoraggio o fissaggio? | | | |
| È presente un sistema di monitoraggio delle scadenze delle polizze assicurative dei mezzi aziendali? | | | |
| Sono stati predisposti Registri specifici per ogni mezzo, dove annotare tutte le anomalie riscontrate dagli operatori, a cui dovranno far seguito interventi di ordinaria o straordinaria manutenzione? | | | |
| Le postazioni di guida sono ergonomiche per i lavoratori? | | | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| Vengono sostituite o riparate le parti dell'abitacolo usurate? | | | |
| Viene garantito il rispetto di condizioni igieniche adeguate? | | | |

Relativamente al fattore “**Condizioni stradali e meteorologiche**” le misure proposte sono:

| Misure di sicurezza | SI | NO | N.A. |
|---|----|----|------|
| È stato attuato un sistema di acquisizione e trasferimento informazioni circa le condizioni stradali dei tragitti da percorrere? | | | |
| È stato attuato un sistema di acquisizione e trasferimento informazioni circa le condizioni di traffico veicolare sui tragitti da percorrere (lavori in carreggiata, incidenti, deviazioni, ecc.)? | | | |
| È stato attuato un sistema di acquisizione e trasferimento informazioni circa le condizioni meteorologiche presenti lungo le tratte da percorrere (nevicata, basse temperature, piogge abbondanti, ecc.)? | | | |

Relativamente al fattore “**Percorsi e tempistica**” le misure proposte sono:

| Misure di sicurezza | SI | NO | N.A. |
|--|----|----|------|
| È sempre conosciuta la lunghezza dei percorsi da seguire e i reali tempi di percorrenza? | | | |
| Viene attuato il rispetto delle pause previste dal Codice della Strada? | | | |
| È stato valutato il rischio legato alla guida in orario notturno? | | | |
| Sono previsti più operatori in caso di percorrenza di lunghe tratte? | | | |

Relativamente al fattore “**Organizzazione e pianificazione del lavoro**” le misure proposte sono:

| Misure di sicurezza | SI | NO | N.A. |
|---|----|----|------|
| È presente un'organizzazione aziendale mirata con assegnazione di ruoli e responsabilità? | | | |
| È stata effettuata la Valutazione dello stress lavoro-correlato e sono state attuate misure adeguate per migliorare l'organizzazione aziendale? | | | |
| È effettuata una pianificazione dei percorsi da seguire sulla base di condizioni stradali, meteo, traffico? | | | |
| Sono previste procedure da rispettare nelle fasi di accesso presso ditte terze (es. carico, scarico, ecc.)? | | | |
| Sono concertati con clienti e/o fornitori le regole comportamentali da seguire (orari di carico e scarico, modalità, tempistica, ecc.)? | | | |
| È effettuata la pianificazione delle tratte sulla base dei tempi a disposizione per l'operatore, considerando molteplici fattori (tempi di percorrenza, tempi per carico e scarico, attese, rispetto dell'alternanza lavoro/riposo sulla base delle indicazioni del Codice della Strada). | | | |
| Sono presenti criteri di valutazione di idoneità tecnico-professionale dei soggetti terzi ai quali viene appaltato il servizio di trasporto persone e/o merci? | | | |
| Vengono adottate procedure di qualificazione di fornitori a cui è affidata la manutenzione periodica dei veicoli? | | | |

Per quello che concerne la “**Gestione delle Emergenze**”, gli interventi necessari sono:

- Presenza di estintori, sottoposti a periodica verifica / manutenzione.
- Presenza di un Pacchetto di Medicazione / Cassetta di Pronto Soccorso.
- Sistema di comunicazione idoneo per attivare i soccorsi in caso di emergenza o per comunicazioni di prioritaria importanza.

- Prevedere all'interno del mezzo o nel dispositivo di comunicazione un elenco dei numeri da contattare in caso di emergenza.
- Servizio di assistenza/soccorso su mezzi guasti organizzato direttamente o appaltato dall'azienda.
- Predisposizione di un Piano di Emergenza.

Il **Piano di Emergenza** svolge la funzione di gestire nel migliore dei modi le situazioni anomale in cui potrebbero incorrere gli operatori alla guida dei mezzi:

- Incendio.
- Infortuni o problematiche di salute.
- Guasti al veicolo.
- Traffico.
- Condizioni metereologiche.
- Ecc.

Al fine di rendere efficace il Piano di Emergenza, questo dovrà essere messo in pratica con periodiche esercitazioni di prova per gli scenari di emergenza su strada, individuati e valutati.

L'azienda nella Valutazione dei Rischi individuerà i necessari **DPI** o **DPC**, da consegnare ai lavoratori, come ad esempio:

- Guanti di protezione.
- Calzature antinfortunistiche.
- Indumenti ad alta visibilità (gilet).
- Elmetto.
- Ecc.

I DPI dovranno essere scelti non solo per la specifica attività di guida, ma anche per quello che è il lavoro a terra dell'operatore (cantieri, depositi, ecc.).

L'APPROCCIO PRESTAZIONALE DELLA NORMA ISO 39001

La ISO 39001 è una norma tecnica i cui requisiti sono frutto della confluenza di una gran mole di studi e di ricerche che, da punti vista dottrinali differenti, hanno scandagliato su scala internazionale i fattori chiave della sicurezza del traffico stradale. Questa norma tecnica intende promuovere adesioni volontarie (con motivazioni quindi autonome e non dettate dall'esterno) ad un modello di gestione organizzativa che orienta le organizzazioni (pubbliche o private e di qualunque dimensione) a stabilire un proprio specifico indirizzo gestionale (formalizzato in un documento denominato "politica") ed a stabilire obiettivi prestazionali in materia di sicurezza del traffico stradale

Come le altre norme ISO sui sistemi di gestione delle organizzazioni, la ISO 39001 non ha come principale finalità quella di generare riconoscimenti di terza parte (i certificati) oppure di far ottenere agevolazioni di qualunque tipo né tanto meno di far conseguire punti in occasioni di gare bandite da stazioni appaltanti pubbliche italiane. Non a caso le certificazioni di conformità, pur se valido canale di verifica, non sono collocate ai primi posti come specifici obiettivi nell'introduzione della norma. Inoltre, la indubbia valenza positiva che hanno tutte le forme italiane di stimolo alle organizzazioni affinché implementino e mantengano attivo un sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale non deve generare fraintendimenti. Difatti questa norma tecnica è stata concepita dall'International Organization for Standardization (ISO), che è un'organizzazione di carattere internazionale e che è costituita da più di 160 enti normativi di differenti Paesi. Occorre quindi tener ben presente che non è stato il quadro legislativo ovvero la regolamentazione degli appalti di una singola nazione come quella italiana a far concepire ed emanare la ISO 39001.

La norma vuole assumere il punto di vista interno delle organizzazioni che la adottano ed ispirare ad esse un percorso che segue l'approccio per processi ed è orientato verso il miglioramento continuo delle prestazioni con l'applicazione del ciclo PLAN-DO-CHECK-ACT (pianificare-realizzare-verificare-agire). I requisiti del modello organizzativo indicato dalla norma sono espressi con clausole di carattere logico-formale proprio perché hanno una valenza generale, adattabile ad organizzazioni umane di ogni tipo e dimensione.

Significativamente la norma richiede che ogni organizzazione compia come primo passo la determinazione dei fattori interni ed esterni del proprio contesto operativo che sono rilevanti in relazione al campo di applicazione del sistema di gestione della sicurezza stradale ed in connessione con i risultati prestazionali desiderati dall'organizzazione. Dato l'ambito gestionale considerato dalla norma, detto contesto dovrebbe risultare dalla interazione di queste quattro componenti: 1) le strade (da intendersi tutte, siano esse rurali, urbane oppure autostrade); 2) i veicoli che transitano su queste strade (automezzi di qualunque tipo e dimensione); l'uso che viene fatto, dagli operatori umani, di questi veicoli e di queste strade; le risposte alle emergenze stradali che devono essere considerate fino alle azioni consecutive come la cura dei traumi ed i trattamenti di riabilitazione. Questa strutturazione ci induce a focalizzare, con modalità personalizzate da caso a caso aziendale, le categorie generali dei fattori prestazionali della sicurezza stradale:

- i comportamenti di tutte le persone che utilizzano veicoli e strade, a partire da quelle che, come indica esplicitamente la norma, lo fanno per motivi di lavoro;

- i trasporti e gli spostamenti su strada di passeggeri e di merci che sono implicati dalle attività dell'organizzazione, la quale può in alcuni casi affidarli a terzi;
- le attività che generano traffico da e verso siti che sono direttamente controllati ovvero indirettamente condizionati dall'organizzazione che implementa il sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale;
- l'erogazione di servizi ovvero la fabbricazione di prodotti che servono per l'intera complessa funzionalità del traffico stradale, come i servizi di autotrasporto, la progettazione, realizzazione e manutenzione delle infrastrutture, e tanti altri.

Dall'esposizione qui sopra si evince che dette categorie generali vanno "interpretate" caso per caso, in modo da comprendere la loro presenza, caratterizzazione e rilevanza in funzione delle reali specifiche attività che vengono svolte da un'organizzazione.

La comprensione degli specifici fattori del contesto esterno ed interno serve anzitutto a chiarire e formulare il campo di applicazione del sistema di gestione (la cui espressione sintetica viene riportata nei certificati emessi dagli organismi di valutazione di terza parte) ma ha altre due importanti conseguenze:

1. - occorre "mappare" le esigenze e le aspettative delle parti interessate;
2. - bisogna focalizzare la combinazione e la interazione delle proprie attività con quelle delle altre parti che concorrono fattivamente alla sicurezza stradale, in modo da poter comunicare e cooperare efficacemente con queste parti coinvolte.



La pianificazione del sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale deve logicamente essere connessa con questa "ricognizione" fondamentale e la norma indica che occorre seguire un approccio per processi che abbia come basi di partenza:

- a) la determinazione ("fotografia") dello stato attuale delle prestazioni di sicurezza stradale specifiche di un'organizzazione (inclusi i dati storici relativi ai sinistri stradali reali o potenziali in cui siamo stati coinvolti);
- b) l'individuazione e la valutazione di rischi ed opportunità (di solito queste si ha più difficoltà a focalizzarle ma occorre assumere un'impostazione volitiva ed essere orientati non solo a schivare i pericoli ma anche a cercare cosa concretamente possiamo fare di volta in volta per contribuire a massimizzare la sicurezza stradale);
- c) la selezione ponderata degli appropriati fattori di prestazione (inclusi nelle categorie generali qui sopra esposte) che si vuole migliorare a seguito di un'analisi che consideri fattibilità e tempi;
- d) la definizione di finalità gestionali di indirizzo e di specifici obiettivi misurabili da raggiungere, da accompagnare con piani d'azione che specificano responsabilità, risorse messe a disposizione, tempi di attuazione e metodi di verifica (da applicare anche durante lo stato di avanzamento e non solo alla fine).

Una pianificazione così impostata implica responsabilità al massimo livello aziendale (“leadership”). La gestione della sicurezza stradale dev’essere integrata nel *business* aziendale, non dev’essere un suo complemento secondario. La direzione aziendale può assegnare ruoli e responsabilità a funzioni interne ma non può “lavarsi le mani” per il motivo che l’esercizio della sua *leadership* implica non solo che essa indirizzi la propria organizzazione ma che riceva dati e informazioni di ritorno in modo da poter revisionare periodicamente l’intera gestione, valutare tutti i cambiamenti e la necessità di nuove risorse in modo da stabilire altri obiettivi prestazionali in termini di sicurezza stradale.

Questa assunzione di responsabilità al massimo livello viene formalizzata in una dichiarazione che esprime la “Politica” aziendale. Essa deve:

1. – essere appropriata (non generica quindi ma tale da far comprendere a grandi linee tipologia e caratteristiche della propria organizzazione, contesto e parti interessate di riferimento);
2. – costituire un quadro di riferimento strategico entro cui collocare periodicamente gli obiettivi ed i traguardi di sicurezza stradale che si vuole man mano raggiungere;
3. – esplicitare l’impegno a rispettare tutti gli applicabili requisiti delle parti interessate (a partire da quelli legali);
4. – esplicitare la volontà di perseguire il miglioramento continuo dei propri processi e dell’intero sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale.

La Politica è il fondamentale documento di indirizzo dell’organizzazione e per questo motivo dev’essere presente in forma documentata, comunicata e conosciuta a tutti i livelli interni nonché resa disponibile, nelle condizioni appropriate, alle altre parti interessate.

Nell’ottica di una pianificazione efficace dei propri processi la norma ISO 39001 raggruppa i fattori di prestazione in tre sottoinsiemi:

1. fattori di rischio da esposizione;
2. fattori finali di risultato di sicurezza;
3. fattori intermedi di risultato di sicurezza.

Dobbiamo considerare fattori di rischio da esposizione la distanza percorsa ed il volume di traffico stradale (non solo quello dovuto a noi ma anche quello complessivo in cui ci immettiamo), includendo i veicoli (quelli direttamente utilizzati oppure i mezzi di trasporto di cui usufruiamo), la durata dei viaggi e/o delle interazioni su strada con gli altri utenti, lo specifico tipo di utente della strada (in questa caratterizzazione va inclusa la storia dei comportamenti personali alla guida) nonché il volume del prodotto e/o del servizio fornito dall’organizzazione che è coinvolta nel traffico stradale. In base alla individuazione e valutazione dei rischi da esposizione possiamo stabilire le nostre priorità per i fattori prestazionali di sicurezza stradale di nostro interesse.

Nella prospettiva della ISO 39001 i fattori di risultati intermedi di sicurezza (da considerare a seconda delle specifiche attività dell’organizzazione) sono i seguenti:

- progettazione stradale e velocità di sicurezza (un fattore che è direttamente sotto il controllo di chi progetta e realizza o fa costruire le infrastrutture oppure ha l’autorità per regolamentare l’uso delle strade ed i connessi limiti di velocità);

- utilizzo di strade adeguate (si tratta di un fattore di applicazione trasversale che dev'essere caratterizzato di caso in caso tenendo presente tipologia dei viaggi, coinvolgimento di persone, natura e quantità dei carichi, presenza di merci pericolose, ecc.);
- uso di dispositivi di protezione individuale (siano essi caschi per ciclisti o motociclisti, cinture, seggiolini o altre dotazioni speciali per bambini ma anche ausili per la visibilità ed indumenti protettivi);
- ricorso a velocità di guida sicura (da considerare non solo per l'aspetto dei limiti da rispettare ma anche per la necessità di adattarsi a specifiche situazioni di traffico o condizioni metereologiche);
- idoneità del conducente (da intendersi in termini di forma fisica per evitare stati di alterazione, oltre che per competenza ed addestramento);
- pianificazione di un viaggio sicuro (laddove dobbiamo considerare le possibili alternative e gli itinerari, oltre che stabilire durate dei viaggi e soste);
- sicurezza dei veicoli nell'ottica di tutelare non solo la sicurezza di quanti sono presenti al loro interno ma anche di tutti gli altri utenti (si tratta di un fattore che può essere considerato da diversi punti di vista: da quello del fabbricante di veicoli a quello che per professione li mantiene in efficienza, da quello di chi li conduce a quello di chi viene trasportato da essi, da quello di chi ne è proprietario a quello di chi li noleggia, ecc.);
- autorizzazioni alla guida appropriate (rispetto delle prescrizioni legali in termini di possesso delle competenze richieste ma anche determinazione volontaria di requisiti più stringenti allo scopo di perseguire livelli di sicurezza più elevati);
- rimozione dalla rete stradale di veicoli inadatti (fattore che è in prevalenza di pertinenza delle autorità pubbliche o delle concessionarie autostradali ma dev'essere inteso anche nel senso che un'organizzazione privata può decidere di dismettere (altro senso della rimozione) veicoli non più giudicati idonei o appropriati per i propri obiettivi di sicurezza);
- allontanamento di conducenti inadatti (fattore che dev'essere considerato da due punti di vista: le autorità possono sanzionare ovvero interdire un conducente mentre le aziende possono non confermare/assegnare a compiti diversi un operatore non giudicato più idoneo a seguito di specifico monitoraggio);
- reazione a seguito di incidenti e primo soccorso (da intendersi come preparazione e risposta a sinistri stradali, laddove la preparazione include le assicurazioni attivate e la pianificazione dei servizi di emergenza e soccorso, di cura e trattamento, i quali vengono considerati da punti di vista diversi se si tratta di un servizio di pubblica utilità oppure di una squadra aziendale appositamente addestrata).

I fattori finali di risultato di sicurezza sono quelli che consentono di determinare gli impatti positivi o negativi in termini di sicurezza del traffico stradale. Questi fattori possono essere: il numero di sinistri stradali, le lesioni mortali o gravi, i costi umani ed economici derivanti da questi eventi. Bisogna avere anche in questo caso un'impostazione positiva che focalizza pure i risultati dei propri contributi all'incremento della complessiva sicurezza del traffico stradale (accrescimento delle competenze delle persone e della loro consapevolezza, miglioramento degli itinerari, riduzione degli impatti sul traffico negli orari di punta, miglioramento delle caratteristiche tecniche dei veicoli, ecc.).

Le attività di controllo operativo e di preparazione e risposta alle emergenze sono, in ottica sistemica, conseguenza logica di una pianificazione effettuata sulla base di tutti i fattori prestazionali sopra esposti. Risulta necessaria inoltre una gamma di attività gestionali che hanno valenza di supporto e sono quelle tipiche dei sistemi di gestione di matrice ISO (risorse, competenze, consapevolezza,

comunicazione e informazioni documentate). A queste la ISO 39001 ne premette una specifica che è quella di coordinamento, allo scopo relazionarsi in modo appropriato con le altre parti che concorrono concretamente alla sicurezza stradale, in modo da poter cooperare efficacemente con esse.

I capitoli conclusivi della norma sono quelli della “Valutazione delle prestazioni” e del “Miglioramento”. Nel capitolo dedicato al monitoraggio, alla misurazione, all’analisi ed alla valutazione delle prestazioni sono collocate pure le indagini sugli incidenti, insieme entro il quale vanno collocati i sinistri stradali reali o potenziali. Queste indagini andrebbero condotte applicando una metodologia che consenta di risalire alle cause radice, nonché di revisionare di volta in volta, come appropriato, le individuazioni e le valutazioni dei rischi effettuate in precedenza. In caso di indagini superficiali o meramente cartacee non sarebbe possibile stabilire ed attuare efficaci le azioni correttive che sono previste nel capitolo del Miglioramento (bisogna adottare l’atteggiamento di chi vuole capire gli errori e le anomalie con la volontà di prevenire altri rischi e di cogliere altre opportunità).



In coerenza con un approccio per processi che connette tutte le attività in un sistema unico, gli audit interni ed il riesame periodico del sistema da parte della direzione divengono così le fasi conclusive di attuazione di una metodologia che ci conduce, come in una spirale, ad elevare il livello delle prestazioni secondo un percorso iterativo che risponde concretamente a queste domande fondamentali per ogni azienda:

- In che contesto operiamo? Quali sono le parti interessate ed i requisiti da considerare? Che obiettivi e traguardi di sicurezza stradale vogliamo raggiungere? (PLAN)
- Come dobbiamo operare per raggiungere gli obiettivi ed i traguardi di sicurezza stradale? (DO)
- Che livello di attuazione hanno i nostri piani di azione e con che grado di efficacia stiamo procedendo verso i nostri obiettivi e traguardi di sicurezza stradale? (CHECK)
- Come agire per migliorare l’efficacia dei nostri processi e dei piani di azione per raggiungere nuovi obiettivi e traguardi di sicurezza stradale? (ACT)

LA CARTA EUROPEA DELLA SICUREZZA STRADALE

La promozione della Carta Europea della Sicurezza Stradale da parte della Commissione Europea è coordinata con il “Road Safety Programme” per il decennio 2010-2020 ratificato dall’Unione Europea.

Questa Carta si connette con il quadro di gestione della sicurezza stradale definito nel 2009 dalla “World Bank Global Road Safety Facility (WBGRSF). Nel quadro WBGRSF vengono identificate queste funzioni di gestione istituzionale:

- focalizzazione dei risultati;
- coordinamento;
- legislazione;
- ripartizione di risorse e finanziamenti;
- promozione;
- monitoraggio e valutazione;
- ricerca e diffusione della conoscenza.

La Carta si connette inoltre con la proclamazione dell’ONU del decennio 2011-2020 come quello di azione per la sicurezza stradale, che ha i seguenti cinque pilastri:

1. – gestione della sicurezza stradale;
2. – strade e mobilità più sicure;
3. – veicoli più sicuri;
4. – utenti della strada più prudenti;
5. – risposta successiva all’incidente.

La Carta costituisce uno strumento di condivisione di valori, conoscenze ed esperienze. Di particolare rilievo sono le Buone Prassi pubblicate sul portale, che vengono valutate in termini di efficacia nell'affrontare un problema di sicurezza stradale e il cui successo è stato dimostrato.

ANCHE “NAPO” AFFRONTA QUESTO RISCHIO

Anche il simpatico personaggio animato “Napo”, promosso dall’agenzia EU-OSHA (European Agency for Safety and Health at Work) ha voluto dare il suo contributo per conoscere ed affrontare l’argomento RTS e proprio nel 2017 è stato messo in rete il nuovo cartone animato dal titolo “Napo in... Sulla strada per la sicurezza”.

In questo video, Napo affronta alcune delle problematiche tipiche degli autisti professionisti e ci porta a riflettere sull’importanza di una adeguata pianificazione del lavoro in ogni suo momento.

Sono disponibili otto differenti episodi che trattano altrettanti aspetti che influiscono pesantemente sul livello di rischio stradale; tutti gli episodi sono indipendenti gli uni dagli altri e possono essere utilizzati dagli interessati distintamente o come un unico film.



Figura 11: il personaggio animato Napo (Fonte www.napofilm.net)

L'IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE CONVIENE ECONOMICAMENTE

Le aziende che intervengono riducendo il rischio da incidenti stradali possono ottenere sensibili benefici economici diretti ed indiretti.

Riguardo ai benefici economici diretti, si annoverano tra gli altri, gli incentivi che INAIL mette a disposizione per la realizzazione di progetti volti alla riduzione degli infortuni e delle malattie professionali ed al miglioramento dei livelli di sicurezza e di salute nei luoghi di lavoro.

Le agevolazioni INAIL sono di due tipi: agevolazioni tariffarie (cioè una riduzione del premio che la ditta paga per assicurare i lavoratori) identificate con la sigla OT24 e dei finanziamenti erogati alle imprese a seguito della presentazione di progetti per la del rischio identificati con la sigla ISI.

Con il bando ISI del 2017, sono stati stanziati più di 249 milioni di euro per finanziare le imprese che investono in sicurezza. Il contributo del finanziamento è del 65% a fondo perduto e viene assegnato ai progetti, fino a esaurimento del budget, secondo l'ordine cronologico di arrivo delle domande.

Invece, con il modulo di domanda OT24, è possibile ottenere la riduzione del premio assicurativo INAIL; per poter accedere al beneficio è necessario aver effettuato, nell'anno precedente alla domanda, un numero di interventi indicati nel modello stesso, tali che la somma dei punteggi sia almeno 100.

A titolo di esempio, per la prevenzione del rischio stradale troviamo (per il 2018) i seguenti interventi:

- C11: L'azienda ha partecipato, nell'ambito di specifici accordi e convenzioni con gli enti competenti, alla realizzazione di interventi volti al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali in prossimità del luogo di lavoro quali ad esempio impianti semaforici, di illuminazione, attraversamenti pedonali, rotonde, piste ciclabili, ecc.
- C14: INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO STRADALE: sono stati installati, su tutti i mezzi aziendali che non ne erano già provvisti, sistemi di comunicazione per telefono cellulare dotati di dispositivi fissi con chiamata diretta vocale.
- C15: INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO STRADALE: sono stati installati, su tutti i mezzi aziendali che non ne erano già provvisti, dispositivi fissi per la rilevazione e l'allarme in caso di colpo di sonno.
- D11: L'azienda ha adottato un "codice di pratica dei sistemi di gestione della sicurezza e dell'autotrasporto (SSA)" ai sensi della delibera n. 14/06 del 27/6/2006 del Ministero dei

Trasporti e certificato da un ente accreditato ai sensi della delibera 18/07 del 26/07/2007 del Ministero dei Trasporti.

- E 10: INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO STRADALE: il personale che durante l'attività lavorativa fa uso di veicoli a motore personalmente condotti ha effettuato uno specifico corso teorico-pratico di guida sicura.
- E11: INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO STRADALE: l'azienda ha installato cronotachigrafi di tipo digitale anche sui mezzi di trasporto per i quali tale dispositivo non è obbligatorio.
- E12: INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO STRADALE: l'azienda ha installato una scatola nera registratore di eventi conforme alla norma CEI 79-56:2009.
- E13: INTERVENTI PER LA PREVENZIONE DEL RISCHIO STRADALE: sono stati svolti eventi formativi/informativi basati sulla rilevazione degli incidenti stradali occorsi, nell'anno di riferimento ed eventualmente negli anni precedenti, ai dipendenti aziendali sia in occasione di lavoro che in itinere.



Figura 12. Benefici della riduzione del rischio stradale. (Fonte ETSC)

BIBLIOGRAFIA

INAIL Dati statistici: <https://www.inail.it/cs/internet/attivita/dati-e-statistiche.html>

INAIL agevolazioni e finanziamenti per la sicurezza:
<https://www.inail.it/cs/internet/attivita/prevenzione-e-sicurezza/agevolazioni-e-finanziamenti.html>

ISTAT Dati statistici: Temi → Salute e sanità → Incidenti stradali. Sito internet <http://dati.istat.it/>

ISTAT Pubblicazione Incidenti stradali “Incidenti-stradali_Rev.docx” del 27/7/2017,
<http://www.istat.it/it/archivio/202802>

EU-OSHA Napo Film “Sulla strada per la sicurezza”: <https://www.napofilm.net/it/napos-films/napo-road-safety>

European Commission - 2016 road safety statistics: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm

European Transport Safety Council (ETSC): The Road Safety Performance Index
<http://etsc.eu/projects/pin/>

ISO International Organization for Standardization : Norma ISO 39001 Road Traffic Safety Management System <https://www.iso.org/home.html>