

# Un'opportunità per migliorare la sicurezza del traffico stradale

di Gennaro Bacile di Castiglione

La ISO 39001 è entrata in vigore in Italia come norma nazionale dal 5 maggio 2016 ed è disponibile anche in lingua italiana.

La norma contiene requisiti e linee guida applicative per un sistema di gestione (SG) per la sicurezza del traffico stradale (*Road Traffic Safety - RTS - management system*): tratta quindi di una disciplina rilevante e prioritaria per la salvaguardia dell'integrità fisica della vita, che richiama l'attenzione della collettività mondiale, come dimostrato dai vari impegni declinati a livello ONU, UE, oltre che nelle realtà nazionali e regionali.

Era quindi doveroso prendere atto ufficialmente da parte di UNI dell'esistenza di uno strumento normativo gestionale, che ha le potenzialità per contribuire significativamente alla riduzione dell'incidentalità stradale e dei relativi impatti in termini non solo di morti e feriti, ma anche di danni economici direttamente o indirettamente conseguenti.

La ISO 39001, pubblicata il 01/10/2012, è la terza in ordine di tempo a seguire integralmente l'ormai nota Struttura di Alto Livello (HLS) stabilita da ISO per tutte le norme sui sistemi di gestione.

La UNI ISO 39001 specifica i requisiti di un SG (certificabile) per la sicurezza del traffico stradale, applicabile a qualsiasi organizzazione (indipendentemente dal tipo, dimensione e prodotto o servizio fornito), che in una qualche misura interagisca con il sistema del traffico stradale. Risulta essere un valido strumento per aiutare le organizzazioni a ridurre, e infine eliminare, l'incidenza del rischio di morte e di lesioni gravi legate agli incidenti di traffico stradale (sinistri) sui quali può intervenire, direttamente o indirettamente.

Tra le numerose opportunità da cogliere attraverso lo sviluppo e l'attuazione di un SG per la RTS, possiamo citarne alcune: la riduzione dei sinistri si traduce anche in maggiore produttività, minori costi di fermo veicoli, maggiore soddisfazione dei clienti/utenti, non solo per qualsiasi impresa di trasporto di merci e/o persone, ma anche per chi gestisce infrastrutture stradali o chi genera traffico veicolare, come scuole e centri commerciali.

Top Ten tra le cause di morte nei giovani tra i 15 ed i 29 anni, nel 2012

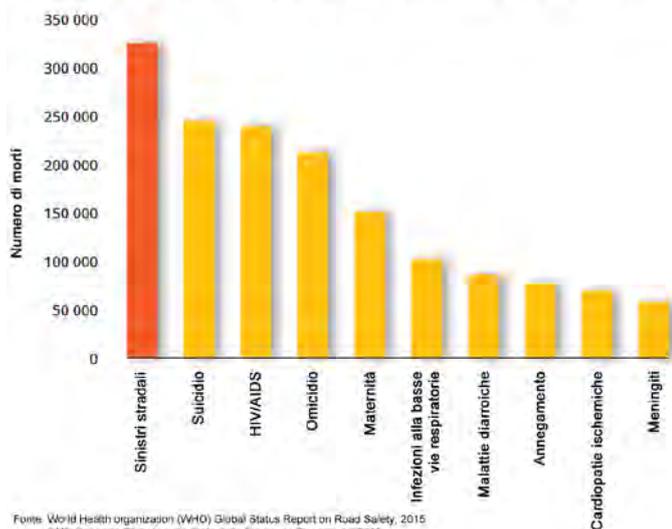


Figura 2 - Top ten tra le cause di morte nei giovani tra i 15 e i 29 anni, nel 2012

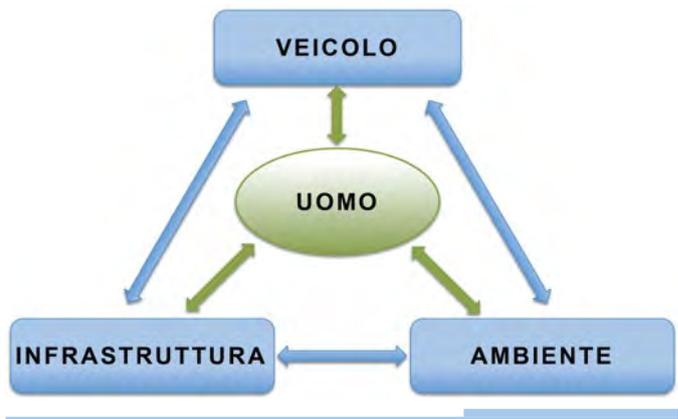


Figura 1 - Sistema Uomo-Veicolo-Infrastruttura-Ambiente

Come illustrato nel DM 02/05/2012 (Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del Dlgs n. 35/2011), dal quale è tratta questa figura, l'uomo detiene un ruolo centrale nel sistema in quanto è l'unico elemento che può adattare il proprio comportamento a quello degli altri elementi e per tale motivazione rappresenta spesso, con il suo comportamento non corretto, la causa principale dell'evento incidentale. L'uomo è, oltre che l'utilizzatore, anche il gestore dell'infrastruttura e pertanto attraverso una sua corretta gestione nel tempo ne garantisce una migliore funzionalità ed una maggiore sicurezza.

Un aspetto fondamentale messo in evidenza dalla norma e da non sottovalutare mai, è che la RTS è una responsabilità condivisa, in quanto il rischio correlato al traffico stradale dipende dall'interazione di quattro componenti, di cui tre possono in qualche misura essere governate, direttamente o indirettamente, da un'organizzazione e/o dalle altre parti interessate (P.I.): le infrastrutture, i veicoli e l'uomo, cui si aggiunge la quarta componente non influenzabile, ma sulla quale si può essere informati e di cui è necessario tenere conto nel pianificare un trasferimento: l'ambiente con gli aspetti legati al meteo e le condizioni delle infrastrutture<sup>1</sup> che ne possono derivare, influenzando significativamente la sicurezza (vedere Figura 1). La UNI ISO 39001 non mette in particolare evidenza l'infrastruttura, soprattutto per quanto riguarda la sua manutenzione, che risulta fondamentale per garantire un'adeguata sicurezza del traffico stradale. A tale proposito le linee guida di cui al DM 02/05/2012 (citato nella Figura 1) contengono utili indicazioni non solo per chi deve realizzare e gestire le infrastrutture stradali, ma anche per gli utilizzatori.

Uno degli obiettivi inseriti tra gli orientamenti di politica europea volta alla sicurezza stradale riguarda la promozione dell'utilizzo delle moderne tecnologie per aumentare il livello di sicurezza sulle strade. Il riferimento è agli "ITS" (*Intelligent Transport Systems*)<sup>2</sup>, applicazioni delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione per consentire agli utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto.

Si tratta di sistemi per lo scambio di dati e informazioni tra i veicoli (V2V), tra i veicoli e l'infrastruttura (V2I) e tra le infrastrutture (I2I). Non solo, ma anche sistemi di assistenza alla guida avanzati (ADAS), quali l'avviso di uscita dalla propria corsia, allarme anti collisione, sistemi di rilevamento dei pedoni, ecc. Per arrivare poi alle auto che si guidano da sole, tenendo ben presente che l'attenzione del guidatore deve essere comunque sempre presente, perché l'idea di computer infallibili è pura utopia, pur considerando che, con i sistemi di guida automatica, una breve distrazione sarebbe statisticamente meno devastante.

Il 28 ottobre 2016 crollava un cavalcavia sulla superstrada Milano - Lecco all'altezza di Annone Brianza. I sistemi ITS con uno scambio di dati e informazioni in tempo reale tra tutti gli attori di un trasporto (in particolare i cd trasporti eccezionali o quelli in ADR) potrebbero contribuire a ridurre i rischi connessi ad eventi simili o di altro tipo, dovuti, ad esempio, ad eventi meteorologici.

La UNI ISO 39001 si compone di un corpo base contenente i requisiti e di tre appendici informative di cui le prime due utili per realizzare un SG per la RTS realmente efficace. L'Appendice A è una guida per l'uso della norma e fornisce indicazioni su come sviluppare i requisiti nell'ambito dei diversi tipi di organizzazioni che potrebbero applicarla. L'Appendice B fornisce delle utili informazioni sui lavori internazionali in materia di gestione per la RTS, richiamati anche nella bibliografia. L'Appendice C con la corrispondenza con le ISO 9001:2008 e 14001:2004, in pratica superate dalle edizioni 2015, risulta ormai obsoleta e inutile.



L'organizzazione deve identificare il proprio ruolo nell'ambito del sistema traffico stradale, nonché i processi e le funzioni che possono avere un impatto sulla RTS, incluse le relative sequenze e interazioni. È basilare capire come ed in che misura l'organizzazione sia in grado di influire sulla RTS per i collaboratori, i clienti e gli altri utenti della strada, incluse le considerazioni sulla salvaguardia degli asset e dell'ambiente.

Altri aspetti qualificanti riguardano la dimostrazione dell'impegno e della leadership da parte dell'alta direzione ad esempio attraverso:

- l'obiettivo a lungo termine di azzeramento dei decessi e delle lesioni gravi nei sinistri stradali;
- la definizione dei risultati intermedi e dei processi per conseguirli, con le risorse necessarie e le responsabilità;
- il coinvolgimento di tutti i pertinenti livelli interni e delle P.I. esterne con cui collaborare per contribuire ad un sistema di traffico sicuro (responsabilità condivisa);
- la comunicazione dell'importanza del rispetto delle leggi in materia di RTS a tutti i collaboratori interessati.

Si mettono in evidenza i fattori di prestazione di RTS che possono contribuire ai risultati e che possono essere governati o, almeno, influenzati dall'organizzazione, di cui la norma fornisce un elenco ancorché non esaustivo.

Aggiungendo (rispetto a HLS) uno specifico punto nella sezione 7 (Supporto), la norma insiste sul concetto di "coordinamento" tra i vari livelli e tutte le P.I. interne ed esterne connesse alla RTS, in modo da massimizzare il contributo di tutti per realizzare i potenziali benefici.

Si richiede che tutti i collaboratori e le P.I. alla RTS siano resi consapevoli, tra l'altro, delle lezioni apprese dall'esame dei più significativi incidenti stradali di cui si è avuta esperienza, diretta o indiretta che sia.

Altri punti chiave evidenziati sono ad esempio:

- comunicazione usata per coinvolgere le P.I. interne ed esterne (7.4);
- preparazione e risposta alle emergenze (8.2).

Tra gli aspetti da valutare in occasione del Riesame di Direzione e non solo, si richiamano le indagini sui sinistri e sugli altri eventi incidentali da traffico stradale (utili anche per aumentare la consapevolezza delle lezioni apprese) e la valutazione del rispetto delle prescrizioni legali ed altre sottoscritte in materia di RTS.

Gli aspetti citati sono tra i più significativi inserimenti specifici della disciplina RTS, rispetto a HLS. Chi già conosce le norme sui SG di nuova generazione avrà una relativa facilità a sviluppare gli approcci relativi a tali requisiti specifici e ad inserirli nel SG complessivo dell'organizzazione. Sarà aiutato dalle indicazioni e dai suggerimenti contenuti nell'Appendice A e nei documenti cui accenna l'Appendice B, quali ad esempio:

- Approcci di Sistema Sicuro ("Vision Zero" Svedese, "Sicurezza Sostenibile" Olandese, programmi in Australia e Nuova Zelanda); si elencano gli aspetti tipicamente presi in considerazione in tali approcci;
- World Bank Global Road Safety Facility (WBGRSF) e relazione tra tale "Framework" e la norma.

Nelle primissime righe dell'introduzione alla norma si afferma che la RTS è una preoccupazione a livello mondiale e si accenna all'enorme numero di decessi e di infortunati, più o meno gravi, che ogni anno insanguinano le nostre strade. "Decade of Action for Road Safety 2011-2020" della OMS si prefigge di salvare 5 milioni di vite umane, evitare 50 milioni di lesioni gravi e risparmiare 5.000 miliardi di US\$. Un analogo documento è stato emesso dalla UE con orientamenti di politica sulla sicurezza stradale nel periodo 2011-2020. Secondo la relazione dell'ACI (11/2015) sul bilancio degli incidenti stradali in Italia tra il 2000 ed il 2013 si sono registrati numerosi miglioramenti con una riduzione del 52% circa dei decessi. Nel 2014 la tendenza è rallentata e nel 2015 c'è stata un'inversione con aumento della mortalità: l'obiettivo europeo di ridurre entro

il 2020 di un 50% ulteriore, rispetto ai valori del 2011, appare attualmente non raggiungibile per l'Italia. La ricerca ha messo in evidenza che alcune regioni sono state più virtuose altre meno: nel 2013, se in tutte le regioni si fosse registrata una riduzione del fenomeno pari a quella delle regioni più virtuose, si sarebbero potuti evitare, a livello nazionale, costi sociali per circa 4,8 miliardi di euro. Seguendo lo stesso ragionamento per il periodo 2001-2013, avremmo risparmiato circa 27 miliardi di euro. Queste considerazioni evidenziano ampie possibilità d'incentivazione dei comportamenti virtuosi di tutti i soggetti coinvolti nel traffico stradale. Si potrebbe finanziare l'attuazione di un SG per la RTS certificabile secondo la UNI ISO 39001 e le organizzazioni virtuose sarebbero in grado di dimostrare la loro capacità d'incidere significativamente sui costi derivanti dai sinistri stradali e, ad esempio, trattare condizioni di favore con il mondo delle assicurazioni.

Le sinergie con gli altri *management system standard* basati su HLS sono molte e potrebbero d'ora in poi dare una significativa spinta alla UNI ISO 39001. L'assenza di incidenti stradali assicura la continuità del servizio, la soddisfazione e la salvaguardia delle persone e dei loro beni, così come la salvaguardia dell'ambiente (trasporti di sostanze pericolose), oltre a contribuire alla salute e sicurezza sul lavoro, considerato che gli infortuni da incidente stradale in itinere o in trasferte di lavoro, sono a tutti gli effetti infortuni sul lavoro. L'applicazione della UNI ISO 39001, non importa se certificata, può contribuire a soddisfare i requisiti delle ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 22301:2012 e della futura ISO 45001, con il vantaggio di una struttura comune che facilita l'integrazione tra i SG per qualità, ambiente, salute e sicurezza sul lavoro e continuità operativa.

#### Gennaro Bacile di Castiglione

*Membro UNI/CT Sicurezza della società e del cittadino*

*Coordinatore GL2 Gestione del rischio*

*Membro dell'ISO/TC 262 Risk management*

*Consulente nei Sistemi di Gestione*

#### PROSPETTO A

##### Alcuni aspetti simili ad altre norme sui sistemi di gestione basate su High Level Structure (HLS)

La UNI ISO 39001 prevede:

1. lo sviluppo e l'applicazione di una politica RTS, lo sviluppo di obiettivi correlati ad essa e processi per conseguire tali obiettivi;
2. la necessità di comprendere il contesto interno ed esterno in cui opera, come base di partenza per qualsiasi decisione gestionale;
3. l'obbligo di determinare:
  - i fattori interni ed esterni rilevanti per le sue finalità, che possono influenzare la sua capacità di conseguire i risultati attesi del SG per la RTS;
  - i requisiti legali e di altra natura eventualmente sottoscritti;
  - le informazioni sugli elementi e i criteri correlati al sistema RTS, identificati come quelli sui quali ha la possibilità di un controllo diretto o sui quali può comunque avere un'influenza significativa.

Lo scopo della norma è fornire uno strumento di gestione per la RTS e non specifica requisiti di prodotti e servizi di trasporto (quali ad esempio le infrastrutture, i mezzi di trasporto e di soccorso, i servizi di emergenza). È prevista la possibilità di esclusione di uno qualsiasi dei requisiti della norma nel caso in cui non possa essere applicato per la particolare natura dell'organizzazione, dei suoi prodotti o dei suoi servizi, purché tali esclusioni (documentate e motivate) non influiscano sulla sua capacità di stabilire, attuare, mantenere e migliorare con successo, un SG di RTS.

#### Note

<sup>1</sup> La Tangenziale Esterna SpA, che ha realizzato la TEEM, è una delle poche organizzazioni italiane che hanno conseguito la Certificazione ISO 39001:2012 – Si veda articolo sul numero 10/2015 di U&C, redatto da A. Palombarini RSP di TE SpA

<sup>2</sup> Direttiva 2010/40/UE sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto.

#### ROAD TRAFFIC SAFETY (RTS) MANAGEMENT SYSTEMS

*The International Standard UNI ISO 39001 specifies the requirements for a Road Traffic Safety (RTS) management systems. The requirements of this standard include the development and application of an appropriate RTS policy, the development of objectives and plans of action related to it, as well as information on the elements and criteria related to the RTS system.*