

# Progettare e realizzare con il sistema di gestione per la sicurezza stradale

di Alberto Palombarini

**T**angenziale Esterna SpA è la società concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione della nuova Tangenziale Est Esterna di Milano, entrata in esercizio il 16 maggio scorso e arrivata a 50.000 transiti quotidiani dopo appena un mese di apertura. Nel contesto di sviluppo dell'Area Metropolitana di Milano era, d'altra parte, diventato indispensabile progettare e realizzare un nuovo sistema tangenziale più esterno alla cerchia cittadina, in grado di meglio organizzare la mobilità del quadrante Est-Sud dell'asse costituito dalle Province di Milano, Lodi e Brianza, e di favorire un alleggerimento del traffico nell'Area Metropolitana teso a garantire la riduzione dei tempi di percorrenza e il contenimento delle emissioni inquinanti.

Da qui nasce l'idea della realizzazione di TEEM-A58, 32 chilometri di tracciato principale da Melegnano (Autostrada A1 Milano-Bologna-Roma-Napoli) ad Agrate Brianza (Autostrada A4 Torino-Milano-Venezia-Trieste), connesso anche con l'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi-A35). TE SpA, sempre attenta all'innovazione, consapevole del proprio ruolo e dell'importanza di rendere l'infrastruttura un'opera di qualità, integrata nell'ambiente e al servizio del territorio, ha scelto di implementare, a oggi, tre sistemi di gestione in base agli standard UNI EN ISO 9001:2008 (Sistema di Gestione Qualità), BS OHSAS 18001:2007 (Sistema di Gestione Salute e Sicurezza Lavoratori) e ISO 39001:2012 (Sistema di Gestione Sicurezza Stradale).

I tre sistemi implementati permettono a TE SpA di curare in modo ottimale quello che è il core business di un'organizzazione che opera in ambito autostradale, ovvero la sicurezza e la funzionalità dell'infrastruttura (39001 e 9001), integrando a esso la cura per la salute e sicurezza dei lavoratori via via impegnati nella progettazione, nella realizzazione e nella gestione dell'infrastruttura stessa (18001).

Di particolare rilievo ed efficacia è stata la scelta dell'implementazione dello schema ISO 39001, norma pubblicata nel 2012 che identifica i requisiti per il sistema di Gestione "Road traffic safety (RTS) management systems (MS)". Si tratta di un sistema di gestione standard per la sicurezza stradale il cui scopo principale è migliorare la sicurezza stradale riducendo il numero di decessi e feriti gravi negli incidenti stradali.

Si è ritenuto tale sistema particolarmente indicato per un'organizzazione come TE SpA a elevato impatto stradale.

In generale, tale sistema è molto utile per le aziende e organizzazioni, pubbliche o private, che abbiano come settori d'interesse della loro attività principale:

- trasporto di merci e persone su strada, gestito direttamente o indirettamente dall'organizzazione (operatori dei veicoli);
- servizi di consegna e prodotti per il traffico stradale, come servizi di trasporto, pianificazione, progettazione, costruzione, gestione e manutenzione della rete viaria, veicoli e relativi prodotti, gestione delle emergenze mediche, centri di cura traumatologici e di riabilitazione, attività di controllo e legislazione;
- attività che generano volumi di traffico in origine/destinazione dalle sedi controllate direttamente o indirettamente dall'organizzazione (centri commerciali, Istituti scolastici, luoghi con elevati afflussi di utenza, grandi eventi);
- utilizzo da parte dei dipendenti, sia nel tragitto casa/lavoro sia nell'ambiente di lavoro ordinario, della strada con mezzi a motore, privati o pubblici, autisti o passeggeri, e con mezzi non a motore, a piedi o in bicicletta.

A seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs n. 38 del 23 febbraio 2000, sono stati considerati infortuni in itinere (e rientrano, dunque, tra gli infortuni accaduti in occasione di lavoro e indennizzati dall'INAIL), gli incidenti stradali avvenuti durante i trasferimenti tra domicilio e luoghi di lavoro o tra sedi lavorative. Parlando d'infortuni, la normativa di riferimento in materia di salute e sicurezza sul lavoro è il D. Lgs 81/08 e s.m.i. Per ottemperare a entrambe le leggi citate si evince, dunque, che il datore di lavoro ha l'obbligo di valutare anche il rischio da incidente stradale con la conseguente attuazione di tutte le misure necessarie al fine di evitarne l'accadimento. Tuttavia, allo stato attuale, non sono presenti specifiche direttive o misure di prevenzione nei confronti dei lavoratori per il verificarsi d'incidenti stradali.

Sono anche questi gli elementi del quadro normativo che hanno spinto TE SpA all'adozione volontaria di tale sistema.

È doveroso evidenziare che gli infortuni su circolazione stradale in occasione di lavoro e in itinere rappresentano rispettivamente il 7% e 11% degli infortuni in complesso e il 25% e 26%, per un totale di 51%, dei casi mortali. Gli incidenti stradali, invece, comportano un ingente impatto socio-sanitario e il loro costo annuale è pari al 2% del PIL.

Si pensa che l'implementazione di tale sistema da parte di TE SpA porterà (e in parte ha già portato) notevoli vantaggi in termini economici, di reputazione aziendale, di conformità legislativa, di coinvolgimento dei dipendenti e in termini di soddisfazione dei clienti, intesi come utenti del tratto autostradale.

La caratteristica innovativa più rilevante della 39001 è rappresentata dalle conseguenze sociali che comporta l'implementazione del Sistema RTS. Questo non giova solo all'organizzazione che applica la norma ma anche a terzi (per esempio, l'utenza stradale "locale" di cui fanno parte anche lavoratori di aziende terze in transito in occasione di lavoro). Il beneficio coinvolge, dunque, una realtà più ampia dei soli dipendenti di un'organizzazione. Immaginando un'ottica più ampia in cui la maggior parte delle realtà lavorative con elevato impatto stradale applicano la norma ISO 39001, si può supporre un effetto di "Herd Immunity" per cui anche chi non applica il sistema di gestione standard per la sicurezza stradale risulta tutelato. Come la vaccinazione della maggior parte della popolazione protegge dal contagio anche la percentuale non vaccinata, in modo analogo se molte aziende applicheranno tale norma si avrà un generale miglioramento della sicurezza stradale per cui diminuirà il rischio dell'utenza di essere coinvolta in incidenti stradali.

Ragionando con questa ipotesi, l'applicazione della 39001 da parte di molte realtà lavorative porterebbe a un *outcome* finale in termini di miglioramento della sicurezza stradale anche a livello sociale e non soltanto per i lavoratori. L'applicazione del Sistema di Gestione per la Sicurezza Stradale può rappresentare un intervento di Sanità Pubblica al fine di prevenire gli incidenti stradali il cui beneficio sarebbe a favore di tutti i cittadini.

Per l'applicazione della 39001 in TE SpA, a fronte delle importanti dimensioni del lavoro da svolgere in ottica di certificare un'organizzazione, si è studiato e redatto un piano di lavoro suddiviso nelle seguenti fasi: analisi iniziale; progettazione del Sistema; verifica intermedia e implementazione del Sistema; audit interno, riesame della Direzione e certificazione.

## Analisi iniziale

L'analisi iniziale è stata fondamentale per comprendere e rendere trasparenti il sistema organizzativo, i meccanismi di funzionamento e il sistema delle relazioni esistenti all'interno dell'organizzazione.

## Progettazione

Analizzato il quadro generale, si è deciso di suddividere l'Organizzazione nelle aree rilevanti per la sicurezza stradale e dunque: progettazione, realizzazione, gestione, dipendenti.

L'area progettazione riguarda le attività di progettazione dell'opera, delle eventuali varianti, dei metodi e dei tempi di costruzione; ricopre quindi la totalità delle attività a carattere intellettuale necessarie per la completa progettazione dell'infrastruttura.

L'area realizzazione comprende i cantieri e le altre attività di costruzione dell'opera. L'area gestione, la più critica tra le aree individuate, considera tutte le attività per la sicurezza dell'utenza in transito.

L'area dipendenti comprende, infine, le attività svolte dai dipendenti dell'Organizzazione in grado di influenzare la sicurezza stradale, quali per

esempio l'uso di auto aziendali (per esempio, le attività di sorveglianza in cantiere o sull'infrastruttura durante la fase di gestione dell'opera). La Progettazione del Sistema RTS è, quindi, stata effettuata in funzione di ciascuna delle aree individuate. In sostanza, si è valutato l'impatto sulla sicurezza stradale di ogni area e, quindi, si sono trattati i punti della norma per ogni area al fine di garantire maggiore aderenza, adeguatezza e specificità. La suddivisione dell'azienda è, quindi, stato il cardine per poter progettare il sistema tenendo in considerazione tutti gli aspetti della sicurezza stradale. La tabella sottostante ha lo scopo di esemplificare l'attività di progettazione del sistema e riporta in sintesi un rischio per ogni area (ne sono state descritte due a titolo esemplificativo: realizzazione e dipendenti) e le relative misure per monitorarlo e controllarlo (NB: nella realtà ovviamente i rischi e gli altri fattori correlati sono più numerosi).



AREA	RISCHI	FATTORI DI PERFORMANCE	OBIETTIVI	TARGET	N°	AZIONI	CONTROLLI	PROCEDURE	RESPONSABILITÀ	TEMPISTICHE
Realizzazioni	Incidenti dovuti a interferenza dei cantieri sull'utenza in transito (in fase di costruzione dell'opera, senza traffico veicolare)	Presenza di idonea cartellonistica	Minimizzare l'interferenza dei cantieri sull'utenza in transito (in fase di costruzione dell'opera)	N° non conformità cartellonistica	<5	Segnalazione della presenza di cantieri	Verbali CSE inviati a RL	...	...	...
		Andamento del traffico veicolare nelle reti pubbliche interfacciate con i cantieri								
Dipendenti	Infortuni in itinere o in circolazione stradale	Velocità, stato psico-fisico, uso di dispositivi di protezione	Prevenzione incidenti stradali da parte dei dipendenti per sottosistema umano	N° incidenti stradali in cui sono coinvolti i dipendenti	<2	Formazione Guida Sicura per dipendenti	Invio materiale informativo, partecipazione al corso, test di fine corso	...	...	...
		Sicurezza dei veicoli	Prevenzione incidenti stradali da parte dei dipendenti per sottosistema tecnico			Manutenzione e rinnovo periodico del parco auto	Ricevute, tagliandi, collaudi, ecc...			

### Verifica intermedia

È stata quindi effettuata la verifica intermedia durante la quale è stato controllato che il necessario all'implementazione del Sistema RTS fosse organizzato. Ricontrata la corretta progettazione, si è iniziato il "rodaggio" del Sistema RTS prima della certificazione.

### Audit interno, riesame della direzione, certificazione

Trascorso un periodo di tempo utile dall'implementazione del Sistema, si sono effettuati gli audit interni ed il riesame della direzione. I primi hanno lo scopo di verificare che il Sistema sia correttamente e costantemente implementato, in particolare si è controllato che tutte le azioni pianificate fossero state attuate al fine di comprendere le motivazioni di eventuali non conformità ed agire per correggerle in modo tale che fosse tutto pronto per la certificazione. Il secondo consiste in una verifica di quanto riscontrato durante l'audit interno e del Sistema a livello sia documentale sia di adeguatezza degli obiettivi. E' stato quindi possibile contattare l'ente certificatore per concordare le date della verifica ispettiva. Tangenziale Esterna SpA è stata certificata ISO 39001 a dicembre 2013, si tratta della prima certificazione ottenuta a livello nazionale per la sicurezza stradale.

### Alberto Palombarini

Responsabile del servizio di prevenzione e protezione di Tangenziale Esterna SpA

### BIBLIOGRAFIA

- Norma ISO 39001:2012 Road Traffic Safety (RTS) Management System
- Norma UNI EN ISO 9001:2008 Sistemi di Gestione per la Qualità
- Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81 (Testo coordinato con il D.Lgs. 3 agosto 2009, n. 106) "Testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro"
- Decreto Legislativo 23 febbraio 2000, n. 38 "Disposizioni in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, a norma dell'articolo 55, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144"
- OHSAS 18001:2007, Occupational health and safety management systems - Requirements
- World Report on Road Traffic Injury Prevention by M. Peden, R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A.A. Hyder, E. Jarawan and C. Mathers Geneva, World Health Organization, 2004. Available at: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/)
- Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009. Available at: WHO | Global status report on road safety 2009
- Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach. Paris, OECD and International Traffic Forum. 2008
- Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention Country Guidelines for the Conduct of Road Safety Management Capacity Reviews and the Specification of Lead Agency Reforms, Investment Strategies and Safe System Projects. Tony Bliss, Jeanne Breen World Bank Global Road Safety Facility, Washington DC. 2009

### ROAD TRAFFIC SAFETY (RTS) MANAGEMENT SYSTEMS

The international standard ISO 39001 describes the requirements and gives a guidance for use of the road traffic safety management system. More details in this article.