

AiFOS

Associazione Italiana Formatori ed
Operatori della Sicurezza sul Lavoro

Convegno di studio e approfondimento

Mobilità e gestione del rischio stradale

Relatore: Demetrio Gilormo
LA NORMA VOLONTARIA UNI ISO 39001



BRESCIA, lunedì 3 aprile 2017 - dalle ore 14.30 alle ore 17.30

A motivo del tempo limitato a disposizione, non risulta praticabile una presentazione esaustiva di tutti i requisiti della norma.

Per comprendere l'indirizzo di gestione della sicurezza del traffico stradale che la UNI ISO 39001 vuole fornire risulta più agevole focalizzare l'attenzione sulla rilevanza che ha la connessione tra la comprensione del contesto e la pianificazione.

Anzitutto va evidenziata la precisione terminologica che è una caratteristica propria delle norme ISO.

INTRODUZIONE

1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

3 TERMINI E DEFINIZIONI

3.30 STRADA

3.31 SISTEMA DI RETE STRADALE

3.32 TRAFFICO STRADALE

3.33 INCIDENTE DI TRAFFICO STRADALE

3.34 EVENTO INCIDENTALE DI TRAFFICO STRADALE

3.35 SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.36 SISTEMA DI TRAFFICO STRADALE

3.37 UTENTE DELLA STRADA

3.38 DEFICIT DI SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.39 AZIONE CORRETTIVA DI SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.40 PRESTAZIONE DI SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.41 FATTORE PRESTAZIONALE DI SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.42 AZIONE PREVENTIVA DI SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.43 TRAGUARDI SICUREZZA DEL TRAFFICO STRADALE

3.44 LESIONI GRAVI

La prima definizione che ci viene offerta è quella di *strada*:
«Superficie che veicoli e persone utilizzano per i viaggi,
comprese le zone adiacenti. Le strade ferrate sono incluse
nel caso di passaggi a livello ferroviari o di tram che operano
sulle strade.»

Risulta opportuno il confronto con la definizione di *sede stradale* presente nel vigente Codice della Strada italiano:
«superficie compresa entro i confini stradali».

La norma vuole promuovere il miglioramento delle prestazioni di sicurezza del traffico stradale anche delle autorità pubbliche, come dimostra l'Appendice A, in cui si dichiara che «in molti paesi c'è un significativo divario tra il livello di sicurezza della strada ed il limite legale di velocità.»

L'ultima parte del prospetto A.1 della medesima appendice si riferisce opportunamente al caso di un'autorità stradale.

Trarre ispirazione dalla norma UNI ISO 39001 potrebbe probabilmente servire a migliorare la formulazione di divieti come quelli italiani concernenti le limitazioni alla circolazione sulle strade fuori dai centri urbani in determinati giorni dell'anno. Limitazioni che sono accompagnate da un gran numero di deroghe.

La norma volontaria UNI ISO 39001

AiFOS

M_INF-GABINETTO
Ufficio Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG DECRETI
Prot: 0000439-13/12/2016-
REGISTRAZIONE



CORTE DEI CONTI



0039621-20/12/2016-SCCLA-Y30PREV-A

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO l'articolo 6, comma 1, del nuovo codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

VISTE le relative disposizioni attuative contenute nell'articolo 7 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, che disciplina le limitazioni alla circolazione sulle strade fuori dai centri abitati in particolari giorni e per particolari veicoli;

CONSIDERATO che, al fine di garantire in via prioritaria migliori condizioni di sicurezza nella circolazione stradale, nei periodi di maggiore intensità della stessa, si rende necessario limitare la circolazione, fuori dai centri abitati, dei veicoli e dei complessi di veicoli per il trasporto di cose, aventi massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 t;

CONSIDERATO che, per le stesse motivazioni, si rende necessario limitare la

La norma volontaria UNI ISO 39001

AiFOS



PLAN

DO

CHECK

ACT

4.1 Comprensione dell'organizzazione e del suo contesto

L'organizzazione deve determinare le problematiche interne ed esterne che sono rilevanti per il suo scopo e che influenzano la capacità di raggiungere il/i risultato/i previsto/i nel proprio Sistema di Gestione della Sicurezza del Traffico Stradale.

4.1 Comprensione dell'organizzazione e del suo contesto

L'organizzazione deve:

- identificare il proprio ruolo nel sistema di traffico stradale;
- identificare i processi, le attività associate e le funzioni dell'organizzazione che possono avere un impatto sulla sicurezza del traffico stradale;
- determinare la sequenza e le interazioni di questi processi, attività e funzioni.

4.2 Comprensione dei bisogni e delle aspettative delle parti interessate

L'organizzazione deve determinare:

- le parti interessate che sono rilevanti per il sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale;
- i requisiti di queste parti interessate;
- i requisiti legali e gli altri requisiti che l'organizzazione sottoscrive e che sono collegati con il sistema di gestione della sicurezza del traffico stradale.

6.1 L'organizzazione deve seguire un processo che riesamini le prestazioni attuali di sicurezza del traffico stradale, determini i rischi e le opportunità, selezioni i fattori di sicurezza del traffico stradale su cui lavorare, analizzi quanto può essere raggiunto nel corso del tempo e stabilisca appropriati obiettivi di sicurezza del traffico stradale, traguardi e piani per raggiungerli.

Nel punto 6.3 la norma raggruppa i fattori prestazionali in 3 sottoinsiemi basati su una logica connessione al contesto:

- fattori di rischio da esposizione;
- fattori finali di risultato di sicurezza;
- fattori intermedi di risultato di sicurezza.

6.3 Fattori di prestazione della sicurezza del traffico stradale

Fattori di rischio da esposizione:

- distanza percorsa e volume di traffico stradale, includendo il veicolo ed il tipo di utente della strada;
- volume del prodotto e/o del servizio fornito dall'organizzazione.

Fattori di risultati intermedi di sicurezza (di seguito esposti solo nella prima parte della loro definizione) :

- progettazione stradale e velocità di sicurezza;
- utilizzo di strade adeguate;
- uso di dispositivi di protezione individuale;
- ricorso a velocità di guida sicura;
- idoneità del conducente;
- pianificazione di un viaggio sicuro;
- sicurezza dei veicoli;
- autorizzazioni alla guida appropriate;
- rimozione di veicoli inadatti e allontanamento di conducenti inadatti;
- reazione a seguito di incidenti e primo soccorso.

La sicurezza del traffico stradale è stata una tematica che dagli inizi degli anni '70 del secolo scorso ha visto generare una significativa discussione metodologica:

- la teoria del rischio zero di R. N. T. tenen e H. Summala
- la teoria dell'omeostasi del rischio di G. Wilde
- le obiezioni a queste teorie che focalizzano i fattori sociali e culturali (L. Evans e altri)

Una gestione della sicurezza del traffico stradale che non consideri l'interazione di tutti i fattori secondo un approccio per processi in ottica sistemica è impraticabile.

Lo conferma il seguente estratto della presentazione dell'area di pratica professionale dello psicologo del traffico definita dal Consiglio Nazionale dell'Ordine degli Psicologi, da cui si evince che infrastrutture e dispositivi di guida non possono essere trascurati in psicologia.

- e)** Progettazione e realizzazione di programmi terapeutico - riabilitativi per ridurre il rischio di recidive nel caso di gravi e/o ripetute infrazioni.
- f)** Valutazione degli effetti dell'organizzazione delle infrastrutture stradali (*tipo di strade e di mezzi di trasporto, topografia, congestioni di traffico impreviste, ecc.*) sulle reazioni cognitive, emotive e comportamentali del conducente e sul rischio di incidenti stradali.
- g)** Progettazione ed ottimizzazione del rapporto fra utente e infrastrutture stradali (*effetti psicologici e conseguenze per la sicurezza stradale della cartellonistica, segnaletica, simboli e messaggi luminosi, divieti, ecc.*).
- h)** Analisi ergonomica dell'usabilità dei dispositivi di guida e loro progettazione o redesign compatibile con le caratteristiche degli utilizzatori e conseguenze per la sicurezza stradale.

La norma voluntaria UNI ISO 39001

AiFOS



<https://www.youtube.com/watch?v=BGPGknpq3e0>

Wild crows inhabiting the city use it to their advantage - David Attenborough - BBC wildlife

La norma volontaria UNI ISO 39001

AiFOS



Foto pubblicata sul quotidiano L'Adige

L'approccio per processi in ottica sistemica, proprio della UNI ISO 39001, è il punto di approdo del lungo dibattito avviatosi negli anni '70 del secolo scorso, per il motivo che considera in modo logico e dinamico l'interazione di tutti i fattori prestazionali coinvolti.

Di conseguenza è questo l'approccio che ci può consentire di affrontare la sfida della sicurezza del traffico stradale con maggiori probabilità di successo.

Un ringraziamento sincero per l'attenzione
Demetrio Gilormo