

SO 39001: un sistema di gestione del rischio stradale dei lavoratori



ISO 39001
Road Traffic Safety

Parliamo di un'**azienda reale in Italia**. 600 dipendenti, 60 auto aziendali (il tutto, all'incirca). Vari sistemi aziendali e diverse procedure interne già in essere, regole implementate sia per essere conformi alle norme di legge che per conseguire obiettivi volontari ed ulteriori di aumento della propria efficienza.

La riduzione del rischio stradale dei lavoratori

Un'azienda come tante, alle prese con le problematiche legate alla produzione del proprio prodotto/servizio e con la "tensione" verso un **miglioramento continuo dei propri processi e della propria competitività**.

Ho condotto su tale realtà una analisi, sulle procedure attualmente in essere, allo scopo di verificare quanto esse possano configurare, nell'insieme, un sistema di gestione aziendale volto alla **riduzione del rischio stradale per i dipendenti**. Trattasi dunque di un caso reale ed attuale, riconoscibile probabilmente con caratteristiche analoghe in mille altre situazioni aziendali sparse nel nostro Paese.

I risultati di questa analisi preliminare (*gap analysis*) sono molto interessanti, e denotano quello che, in prima battuta, può considerarsi il "**punto di partenza**" dell'azienda in questione (e probabilmente di molte, molte altre) rispetto all'obiettivo di dotarsi di un sistema di gestione professionale per la sicurezza stradale (conforme all'ormai famoso [standard ISO 39001](#)). Possono riconoscersi nelle procedure in essere diversi **punti di forza**, che costituiscono cioè elementi (già in vigore!) di rispondenza ai requisiti dello standard di riferimento. D'altra parte, sono presenti anche alcune "criticità" (o meglio, alcune **lacune**), il cui superamento potrà consentire all'azienda di vedersi riconosciuto (e certificato da fonte terza!) un effettivo sistema aziendale professionale per la sicurezza stradale.

I punti di forza della 39001

Ecco i punti di forza, molti dei quali legati nello specifico ad azioni in grado di intervenire sulle componenti "Uomo" e "Veicolo" del "sistema guida":

- la **formazione** al personale, condotta in modo sistematico, esteso e dettagliato con riferimento alle mansioni specifiche di ciascuno;
- la **gestione della flotta aziendale** con personale dedicato e procedure già attive (quantomeno a livello amministrativo ed operativo);
- il **monitoraggio degli incidenti/infortuni**, con la redazione e la diffusione del *rapporto di infortunio* (compresi quelli su strada) ai livelli rilevanti dell'azienda, e con il riesame dell'evento che consente di definire opportune azioni preventive da diffondere poi a tutto il personale;
- la preparazione del personale per il **primo soccorso** (anche se solo teorica);

- la presenza del sistema di gestione ISO 14001 (per la tutela ambientale) e, soprattutto, del sistema di gestione **OHSAS 18001** (per la salute e la sicurezza dei lavoratori);
- la **qualifica dei fornitori** effettuata (anche) in base a considerazioni e valutazioni sugli aspetti legati alla sicurezza;
- la dotazione di **equipaggiamenti a bordo dei mezzi** per la sicurezza ed il primo soccorso;
- la messa a disposizione dei dipendenti di un fascicolo, all'interno delle auto in uso aziendale e promiscuo, con informazioni importanti per **la gestione in sicurezza di eventi inattesi** (es. avarie, ecc...).

Le principali lacune della 39001

Queste invece sono le principali lacune da colmare:

- occorre migliorare e completare a livello direzionale gli aspetti di attenzione relativi alla riduzione del rischio stradale, dandone specifica evidenza a livello di **politica aziendale, ruoli, funzioni e responsabilità**;
- occorre definire gli **obiettivi** ed i **“fattori di performance”** del sistema, ed i metodi per monitorarli;
- occorre potenziare le **procedure di reportistica e monitoraggio degli incidenti**, che sono complete e dettagliate solo in caso di presenza di feriti, in quanto situazione configurabile come infortunio sul lavoro. Non vengono effettuate analisi di dettaglio con riferimento ad eventi incidentali avvenuti su strada ma senza ferimento di persone (aspetto che sarebbe invece molto importante considerare, allo scopo di migliorare in ogni situazione la sicurezza);
- occorre potenziare gli aspetti di **sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento dei dipendenti** sui temi legati al rischio stradale.

Fin qui quanto riscontrato sul caso in esame. Come detto, questo **può ragionevolmente ritenersi rappresentativo di una pluralità di situazioni aziendali**, più o meno analoghe per dimensione e numerosità della flotta aziendale al caso citato. Molte di esse, inoltre, seguono già metodologie e procedure specifiche che consentono di ridurre il rischio stradale dei propri lavoratori non solo sulla strada pubblica, ma anche nelle zone interne ai luoghi di lavoro (coperte o scoperte che siano)

Risulta evidente come, per organizzazioni di dimensione non trascurabile, buona parte delle procedure già in essere siano in effetti tali da dare riposta a numerosi dei requisiti fissati dallo standard di riferimento, e che resti davanti all'azienda solo **un piccolo passo da fare** per inquadrare le procedure vigenti all'interno della “cornice” procedurale ISO 39001, e vedersi pienamente riconosciuta l'esistenza di un effettivo sistema di gestione per la riduzione del rischio stradale.

All'estero le realtà già in possesso della certificazione ISO 39001 sono una moltitudine. Ma anche **in Italia la ISO 39001 è ormai partita**, infatti UNI ha approvato la norma UNI ISO 39001:2016, che costituisce l'adozione nazionale, in lingua inglese, della norma internazionale ISO 39001 (edizione ottobre 2012) che assume così lo status di norma nazionale italiana.

