

## Manutenzione e sicurezza stradale, un nuovo approccio

Focus su recenti strumenti tecnologici che trovano tuttavia efficacia solo in presenza di idonei adeguamenti organizzativi



**Alessandro Sasso**  
Presidente ManTra,  
Associazione  
Manutenzione  
Trasporti

**Il tema della "road safety" è in questa fase storica all'attenzione di amministratori alle prese con la decisione se adottare o meno la certificazione ISO 39001 per i propri processi aziendali.** Forse è venuto il momento di superare l'equazione classica "veicoli mantenuti correttamente uguale minore rischio" in favore di un approccio maggiormente proattivo. Ed efficace.

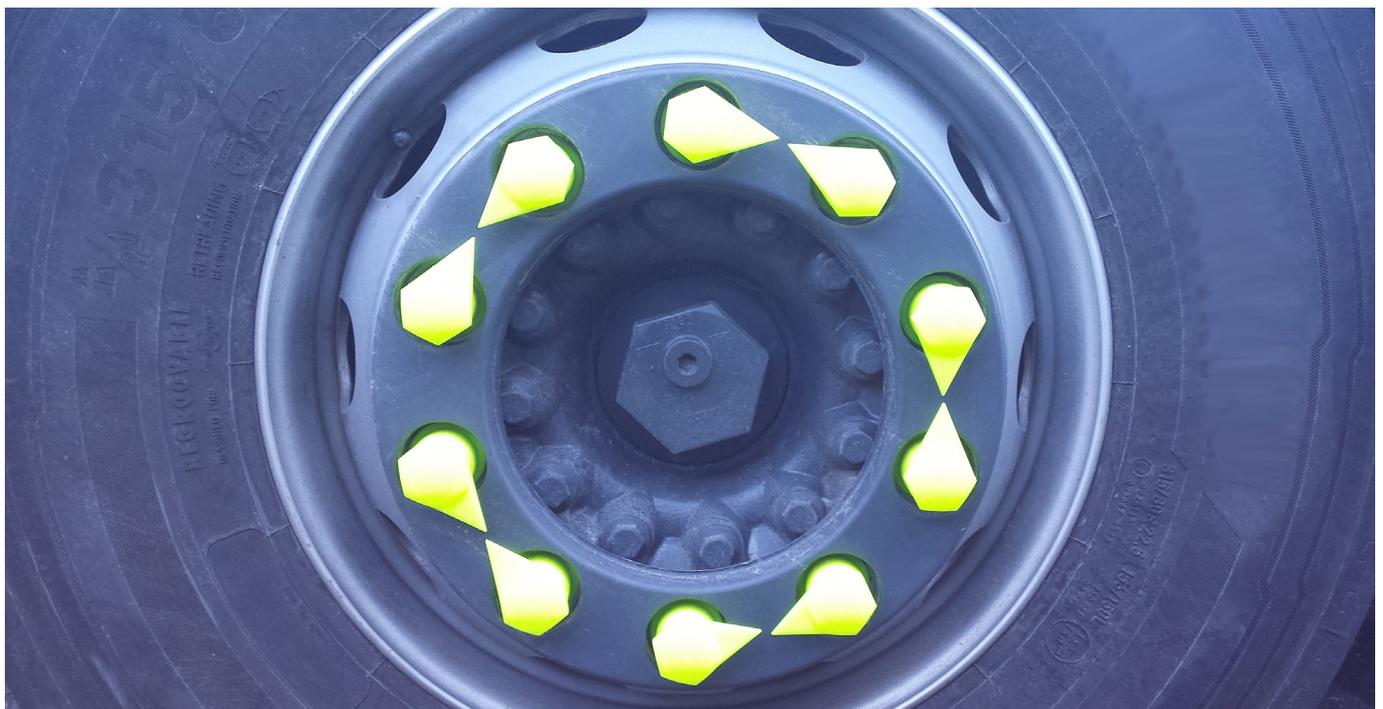
Nei principi generali il quadro legislativo di riferimento si ferma sostanzialmente al Nuovo codice della strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e successive modificazioni) e alla disciplina dell'autoriparazione (Legge 122/92).

La filosofia del miglioramento continuo impone di adottare ulteriori misure, sia organizzative che tecnologiche, che risultino sostenibili: senza scomodare l'approccio 4.0, peraltro presente grazie ad alcune tecnologie abilitanti, è già disponibile una serie di soluzioni di facile impiego e particolarmente adatte a questo fine.

Consapevole di ciò, l'Associazione Manutenzione Trasporti ha avviato un gruppo di lavoro con lo scopo di redigere una raccomandazione, che sarà condivisa con le principali federazioni di categoria, destinata a costituire un'agevole linea guida sull'argomento.

### Ripensare l'organizzazione

La certificazione ai sensi della norma ISO 39001 "Road Traffic Safety Management Systems" è uno standard di gestione per la "riduzione del rischio stradale di una qualsiasi organizzazione". Un siffatto schema può essere finalizzato alla certificazione da parte di ente terzo o quale linea guida interna utile a pianificare, im-



plementare e migliorare un sistema di gestione dedicato alla sicurezza stradale secondo il classico ciclo "plan-do-check-act". Ciò presuppone però, appunto, la possibilità di "fare qualcosa" e di misurarne le conseguenze in termini di scostamento rispetto agli obiettivi.

Molte strutture manutentive per veicoli pesanti, siano esse officine autorizzate a servizio dell'autotrasporto o strutture interne, si sono già dotate di una strutturazione dei processi; non tutte sono però in grado di effettuare il tracciamento puntuale delle operazioni condotte sui componenti più critici ai fini della sicurezza stradale o di imporre vincoli su determinate operazioni sulla scorta di quanto da tempo viene attuato nel mondo industriale con le cosiddette "messe in sicurezza" e i "permessi di lavoro".

Cosa fare dunque? Un esempio è costituito dall'attenzione verso le competenze dei manutentori: il tradizionale approccio del tipo "acquisisco il documento di attestazione e ne conservo i dati" deve in questo caso lasciare il passo a un sistema di gestione degli skill che non si limiti alla segnalazione in caso di rinnovi obbligatori, ma che accerti ("misuri"), periodicamente l'effettiva abilità acquisita, eventualmente integrandola con gli aggiornamenti nel tempo intervenuti. Un sistema interno di gestione delle competenze assicura dunque la possibilità di definire obiettivi, misurare lo scostamento dagli stessi, adottare le necessarie azioni correttive.

In campo manutentivo un esempio è rappresentato dagli incollaggi strutturali: su veicoli che sempre ricorrono a questo tipo di tecnologie anche la manutenzione deve adeguarsi; in assenza di una certificazione obbligatoria come quella per le saldature e i controlli non distruttivi, è comunque disponibile un'attestazione di compliance secondo una specifica norma DIN.

Affidare lavorazioni ad operatori non debitamente formati e certificati può significare, ed è successo, la perdita di pannellature o finestrini con danni potenzialmente molto ingenti per presone e cose.

La saldatura di elementi strutturali in metallo, a sua volta, richiede analogha attenzione: soprattutto nel campo delle attrezzature per l'igiene ambientale si fa infatti ampio ricorso a leghe diversificate come l'acciaio Cr231 ad alto limite elastico per alcune pale di compattazione l'Hardox 450 per le vasche, che impongono, in oc-



casione delle operazioni di manutenzione correttiva, precise competenze per non modificare le caratteristiche del bene e dunque la sua rispondenza ai requisiti di sicurezza.

Lo strumento principe nella gestione delle competenze è la formazione, intesa come approccio mirato multi-obiettivo per singole categorie di lavoratori. Per gli autisti/operatori, ad esempio, tali utilizzatori dei beni vanno coinvolti direttamente nel processo di fleet management, fornendo loro gli strumenti cognitivi per completare il lavoro dei manutentori attraverso i controlli day by day e l'uso corretto delle attrezzature.

Ben al di là di quanto attuato oggi, dunque: un simile approccio è sostenibile in termini di investimenti per realtà che operano nel comparto dei servizi pubblici? Ed è concretamente attuabile? Pur non disponendo di sfere di cristallo, guardare ad altri settori analoghi come quello aeronautico o quello ferroviario aiuta a comprendere come questo tipo di impostazione sia coerente rispetto agli scenari di progressiva aggregazione e specializzazione delle aziende, favorendo quegli investimenti che più di altri possono essere sostenuti da organizzazioni la cui strategia di sviluppo è chiara e per la stessa è altrettanto chiaro l'orizzonte temporale in cui perseguirla. Non sembra il ritratto della situazione attuale, ma è di sicuro un'anticipazione di come saranno le imprese che sopravvivranno rispetto all'attuale periodo di cambiamento.

## Saper scegliere le tecnologie

Se per l'esercizio esistono canali consolidati (ma non sempre perseguiti) quale il montaggio di alcolimetri a bordo, per i processi di back end, ossia la manutenzione e gli eventuali servizi di piazzale, il tema della sicurezza stradale è sempre stato vissuto anche da questo punto di vista come semplice "riflesso" delle buone pratiche manutentive. Questo ovviamente non basta più: nell'ottica del miglioramento continuo e della gestione orientata al rischio anche la ricerca di tecnologie aggiuntive, quando giustificabili come investimenti, diventa essenziale.



Un primo esempio è costituito dai sistemi associati alla gestione chiavi del parco, ancora assai poco diffusi ma la cui utilità è drammaticamente attuale: il furto di 5 minibus in Emilia avvenuto nell'aprile 2017 è assurdo alle cronache nazionali ma rappresenta solo l'esempio eclatante di un fenomeno ben più diffuso, che coinvolge altresì i veicoli di igiene ambientale (nel medesimo mese di aprile 4 camion per la raccolta rifiuti venivano sottratti a un'azienda pugliese).

Tali sistemi, derivati concettualmente dalle logiche in uso nel comparto militare e in quello della vigilanza privata rendono possibile il rilascio delle chiavi solo in presenza di condizioni prefissate che vanno dall'effettiva assegnazione del mezzo (superando criticità ben note all'interno dei depositi) al superamento di un alcol test.

Questo tipo di tecnologie risulta strategico soprattutto nel disciplinare correttamente i rapporti fra esercizio e manutenzione, consentendo nel

caso anche la conservazione sicura a bordo di copie accessibili ai soli manutentori per soccorsi in linea o agli autisti di scorta.

Sempre rimanendo alla fredda cronaca, nel febbraio 2017 un incidente mortale sull'autostrada A4 è stato causato dalla perdita di uno pneumatico da un veicolo pesante. Anche senza arrivare a casi così estremi, occorre porsi il problema della corretta gestione dei cambi gomme, sovente esternalizzati, che possono essere accompagnati dall'installazione di idonei marcatori di serraggio: oltre a costituire una buona pratica di road safety, tale tecnologia "low cost" consente di contenere i costi di manutenzione, rendendo superfluo il lavoro specifico di ricontrollo periodico del serraggio con chiave dinamometrica, e quelli di esercizio, eliminando i maggiori consumi dovuti ai dadi allentati.

Alcune tecnologie sono più centrate per il cosiddetto "esercizio", pur riverberando i propri effetti sulla manutenzione: è il caso dei Video Event Data Recorder (che sono altra cosa rispetto alle dash cam) montati per abbassare il contenzioso in caso di incidenti, delle telecamere supplementari finalizzate a minimizzare gli urti in manovra, frequenti soprattutto per i mezzi di igiene ambientale, e soprattutto dei tachigrafi digitali.

Questi ultimi sono soggetti a normative abbastanza complesse in conseguenza delle quali non è sempre chiaro al fleet manager quando ne sia obbligatoria l'installazione, quando l'utilizzo, quando la manutenzione, quando lo scarico dati. In quest'ultimo caso l'utilizzo del gestionale per la conservazione e la presentazione dei dati fornito direttamente dal costruttore, rappresenta la migliore garanzia di compliance rispetto alle norme in essere.

## Conclusioni

La sicurezza stradale è fortemente condizionata dalla disciplina del rapporto fra manutenzione ed esercizio e dispone oggi di nuovi strumenti tecnologici che trovano efficacia solo in presenza di idonei adeguamenti organizzativi.

La certificazione ISO 39001 non è che il riconoscimento finale di un'attività complessa, fatta di adeguamento dei processi, di gestione delle competenze, di tecnologie selezionate grazie a un supporto qualificato e, perché no, di un supporto al marketing aziendale per metterlo in grado di valorizzare gli investimenti fatti in tema di sicurezza stradale. ■

