

LA SICUREZZA

3

EDITORIALE

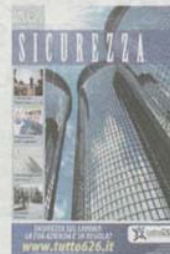
Adolfo Bertani
Presidente Cinesa

La nascita del risk management è generalmente collocata verso la metà del secolo scorso negli Stati Uniti. Il processo evolutivo ha visto il passaggio dalla copertura assicurativa come unica soluzione possibile di gestione del rischio, all'adozione di tecniche e metodologie che mirino all'individuazione, valutazione e controllo di tutti i rischi aziendali. Sempre più la capacità di gestire i rischi sta diventando il fattore chiave che alimenta la crescita del nostro sistema economico: senza la padronanza della teoria delle probabilità e degli strumenti di risk management i ponti non esisterebbero, la poliomielite colpirebbe ancora, gli aeroplani non volerebbero ed i viaggi spaziali sarebbero solo un sogno. Con l'inizio del terzo millennio alcuni fenomeni stanno rapidamente modificando la cultura d'impresa, facendo aumentare l'incertezza e facendoci vivere in una realtà sempre più insicura: mi riferisco alle calamità naturali, al terrorismo, alla finanza creativa, alla crisi energetica, alle "morti bianche", alla dipendenza dalla tecnologia. I recenti crack internazionali mettono in luce alcune fragilità del nostro sistema capitalistico ed evidenziano come al mondo delle imprese sia sempre più richiesta una totale trasparenza, una "corporate governance" più efficace ed un maggior monitoraggio delle situazioni di pericolo.

Il nostro paese si è presentato con grave ritardo nel panorama europeo del risk management, limitando la sua implementazione alle grandi imprese industriali ed alle grandi banche, mentre nelle piccole/medie aziende la gestione del rischio veniva confusa con l'"insurance management". Fortunatamente, negli ultimi anni si nota un'evoluzione positiva, grazie anche all'accelerazione imposta dalle direttive comunitarie (Basilea 2, Solvency2 etc.) e dalle norme nazionali (Testo Unico sulla sicurezza sul lavoro). Purtroppo, mancando in Italia una reale cultura della prevenzione, molte aziende hanno avuto un approccio più "reattivo" che "proattivo", concentrando i loro interventi più su aspetti formali per cautelarsi rispetto alla norma, piuttosto che implementare un corretto processo di "risk analysis". In effetti, il ruolo dell'Enterprise Risk Manager si rivela particolarmente delicato e complesso perché deve coniugare l'alta specializzazione con la multidisciplinarietà e deve essere di reale supporto a tutta la struttura aziendale nella gestione dei rischi. Per il suo successo alcune condizioni sono necessarie: anzitutto ci deve credere il vertice aziendale che deve inserirlo alle sue dirette dipendenze; l'implementazione deve essere considerata un investimento e non un semplice costo; non basta la buona volontà, ma bisogna creare le competenze necessarie; l'approccio deve essere "globale" per monitorare sia i rischi puri che i rischi finanziari. Altrettanto importante è sviluppare nel paese una cultura della prevenzione, senza la quale anche il seme dell'ERM rischia di produrre frutti limitati. A livello del singolo, questa cultura si estrinseca in corretti comportamenti individuali di fronte a situazioni di pericolo: ciò è particolarmente significativo nella sicurezza sul lavoro e nella sicurezza stradale.

Nella sicurezza sul lavoro l'ERM introduce anche moderne tecniche comportamentali come il Behavior Based Safety, già sperimentate con successo nei paesi anglo-sassoni, che tendono a migliorare i comportamenti individuali di fronte ad eventi inattesi. Numerosi studi conferma-

no che per ottenere una stabile riduzione degli infortuni sul lavoro occorre agire sul controllo della sicurezza degli impianti e degli ambienti di lavoro, ma anche e soprattutto intervenire sui comportamenti umani, attraverso metodi e strumenti innovativi che rendano il lavoratore "ready for the unexpected", cioè in possesso di automatismi che portino ad una forte resistenza all'oblio ed ad un'eccezionale velocità di risposta. Anche nella sicurezza stradale i comportamenti individuali sono determinanti: molto si è fatto negli ultimi anni per migliorare le caratteristiche costruttive delle autovetture e della segnaletica stradale, ma poco o nulla per modificare i comportamenti di guida degli automobilisti. Condurre una vettura non è un comportamento individuale, come normalmente si ritiene, ma un comportamento sociale interattivo, essendo la risultante di tre elementi in relazione tra loro: la persona, il veicolo e l'ambiente esterno. Il guidatore attua comportamenti percettivo-visivi, opera condotte percettivo-motorie ed elabora stimoli spaziali e temporali. Quindi, l'organizzazione spazio-temporale dell'individuo è fondamentale per una buona condotta di guida. L'obiettivo europeo di ridurre del 50% i morti sulle strade entro il 2010 non potrà essere realizzato se non si interverrà sulle abitudini di guida degli italiani. Sul tema della diffusione della cultura della prevenzione molto rimane da fare sia da parte del mondo politico che del mondo delle imprese. Il mondo politico dimostri di crederci veramente, riducendo la tassazione sugli atti di prevenzione (le imposte sulle polizze incendio sono ancora del 22,25%, le più alte in Europa) e legiferi sul finanziamento dei danni da calamità naturali in quanto il nostro paese è l'unico tra quelli civili a non aver ancora provveduto. Le Unioni Industriali lancino un grande road-show formativo per far comprendere alle PMI che la corretta gestione di tutti i rischi aziendali fa ridurre gli infortuni sul lavoro e fa crescere il valore d'impresa nel tempo.



SOMMARIO

- La nuova normativa ISVAP.....4
- Pulizia e manutenzione degli abiti da lavoro DPI.....5
- Quant'è difficile formare.....6
- Il testo unico: è realmente efficace..7
- Anticaduta: strada tutta in salita.....8
- Expert Panel.....10-11
- Risk Management Ambientale....14
- Sistema di gestione per la salute e sicurezza sui luoghi di lavoro.....15
- Risk Management in sanità.....15
- ANRA - Corporate Governance.....16
- L'ombra lunga dell'alcol sugli incidenti della strada.....17
- La sicurezza su due ruote.....17
- L'impegno di ACAI per la sicurezza stradale.....18



**MEDIA
PLANET**

Editoriale

La nascita del risk management è generalmente collocata verso la metà del secolo scorso negli Stati Uniti. Il processo evolutivo ha visto il passaggio dalla copertura assicurativa come unica soluzione possibile di gestione del rischio, all'adozione di tecniche e metodologie che mirino all'individuazione, valutazione e controllo di tutti i rischi aziendali. Sempre più la capacità di gestire i rischi sta diventando il fattore chiave che alimenta la crescita del nostro sistema economico: senza la padronanza della teoria delle probabilità e degli strumenti di risk management i ponti non esisterebbero, la poliomielite colpirebbe ancora, gli aeroplani non volerebbero ed i viaggi spaziali sarebbero solo un sogno. Con l'inizio del terzo millennio alcuni fenomeni stanno rapidamente modificando la cultura d'impresa, facendo aumentare l'incertezza e facendoci vivere in una realtà sempre più insicura: mi riferisco alle calamità naturali, al terrorismo, alla finanza creativa, alla crisi energetica, alle morti bianche, alla dipendenza dalla tecnologia. I recenti crack internazionali mettono in luce alcune fragilità del nostro sistema capitalistico ed evidenziano come al mondo delle imprese sia sempre più richiesta una totale trasparenza, una "corporate governance" più efficace ed un maggior monitoraggio delle situazioni di pericolo.

Il nostro paese si è presentato con grave ritardo nel panorama europeo del risk management, limitando la sua implementazione alle grandi imprese industriali ed alle grandi banche, mentre nelle piccole/medie aziende la gestione del rischio veniva confusa con l'insurance management. Fortunatamente, negli ultimi anni si nota un'evoluzione positiva, grazie anche all'accelerazione imposta dalle direttive comunitarie (Basilea 2, Solvency 2 ecc) e dalle norme nazionali (Testo Unico sulla sicurezza sul lavoro). Purtroppo, mancando in Italia una reale cultura della prevenzione, molte aziende hanno avuto un approccio più reattivo che proattivo, concentrando i loro interventi più su aspetti formali per cautelarsi rispetto alla norma, piuttosto che implementare un corretto processo di 'risk analysis'.

In effetti, il ruolo dell'Enterprise Risk Manager si rivela particolarmente delicato e complesso perché deve coniugare l'alta specializzazione con la multidisciplinarietà e deve essere di reale supporto a tutta la struttura aziendale nella gestione dei rischi.

Per il suo successo alcune condizioni sono necessarie: anzitutto ci deve credere il vertice aziendale che deve inserirlo alle sue dirette dipendenze; l'implementazione deve essere considerata un investimento e non un semplice costo; non basta la buona volontà, ma bisogna creare le competenze necessarie; l'approccio deve essere globale per monitorare sia rischi puri che i rischi finanziari.

Altrettanto importante è sviluppare nel paese una cultura della prevenzione, senza la quale anche il dell'ERM rischia di produrre frutti limitati. A livello del singolo, questa cultura si estrinseca in corretti comportamenti individuali di fronte a situazioni di pericolo: ciò è particolarmente significativo nella sicurezza sul lavoro e nella sicurezza stradale.

Nella sicurezza sul lavoro l'ERM introduce anche moderne tecniche comportamentali come il Behavior Based Safety, già sperimentate con successo nei paesi anglosassoni, che tendono a migliorare i comportamenti individuali di fronte ad eventi inattesi.

Numerosi studi confermano che per ottenere una stabile riduzione degli infortuni sul lavoro occorre agire sul controllo della sicurezza degli impianti e degli ambienti di lavoro, ma anche e soprattutto intervenire sui comportamenti umani, attraverso metodi e strumenti innovativi che rendano il lavoratore "ready for the unexpected" cioè in possesso di automatismi che portino ad una forte resistenza all'oblio ed ad un'eccezionale velocità di risposta.

Anche nella sicurezza stradale i comportamenti individuali sono determinanti: molto si è fatto negli ultimi anni per migliorare le caratteristiche costruttive delle autovetture e della segnaletica stradale, ma poco o nulla per modificare i comportamenti di guida degli automobilisti. Condurre una vettura non è un comportamento individuale, come normalmente si ritiene, ma un comportamento sociale interattivo, essendo la risultante di tre elementi in relazione tra loro: la persona, il veicolo e l'ambiente esterno. Il guidatore attua comportamenti percettivo-visivi, opera condotte percettivo-motorie ed elabora stimoli spaziali e temporali. Quindi, l'organizzazione spazio-temporale dell'individuo è fondamentale per una buona condotta di guida. L'obiettivo europeo di ridurre del 50% i morti sulle strade entro il 2010 non potrà essere realizzato se non si interverrà sulle abitudini di guida degli italiani.

Sul tema della diffusione della cultura della prevenzione molto rimane da fare sia da parte del mondo politico che del mondo delle imprese. Il mondo politico dimostri di crederci veramente, riducendo la tassazione sugli atti di prevenzione (le imposte sulle polizze incendio sono ancora del 22,25% le più alte in Europa!) e legiferi sul finanziamento dei danni da calamità naturali, in quanto il nostro paese è l'unico tra quelli civili a non aver ancora provveduto. Le Unioni Industriali lancino un grande road-show formativo per far comprendere alle PMI che la corretta gestione di tutti i rischi aziendali fa ridurre gli infortuni sul lavoro e fa crescere il valore d'impresa nel tempo.

Adolfo Bertani
Presidente Cineas