

Edoardo Mattiello, International
Safety & Security Manager
(www.qsint.org)

Spunti pratici per organizzare un sistema di travel risk management

Ferrara, 13 maggio 2024



Commissione per gli Interpelli di cui all'art. 12 D.Lgs. n. 81 del 2008. Interpello n. 11 del 25 ottobre 2016 relativo al personale navigante delle compagnie aeree

Il Datore di Lavoro deve "valutare tutti i rischi, compresi i potenziali e peculiari rischi ambientali legati alle caratteristiche del Paese in cui la prestazione lavorativa dovrà essere svolta, quali a titolo esemplificativo, i cosiddetti «rischi generici aggravati», legati alla situazione geopolitica del Paese (es. guerre civili, attentati, ecc.) e alle condizioni sanitarie del contesto geografico di riferimento non considerati astrattamente, ma che abbiano la ragionevole e concreta possibilità di manifestarsi in correlazione all'attività lavorativa svolta".

COMPARAZIONE DEI LIVELLI DI RISCHIO DI ALCUNI PAESI (comparazione tassi di mortalità su 100.000 abitanti aggiornati al 2017)

| | Italia | India |
|-----------------------------------|--------|-------|
| Incidenti automobilistici mortali | 4,72 | 22,51 |
| Cadute dall'alto | 2,52 | 20,92 |
| HIV / AIDS | 1,24 | 5,22 |
| Violenza | 0,84 | 4,45 |

| | Italia | Brasile |
|-----------------------------------|--------|---------|
| Violenza | 0,84 | 29,50 |
| Incidenti automobilistici mortali | 4,72 | 21,96 |
| Cadute dall'alto | 2,52 | 7,47 |
| HIV / AIDS | 1,24 | 6,50 |

| | Italia | Turchia |
|-----------------------------------|--------|---------|
| Incidenti automobilistici mortali | 4,72 | 8,85 |
| HIV / AIDS | 1,24 | /// |
| Cadute dall'alto | 2,52 | 6,11 |
| Violenza | 0,84 | 2,40 |

| | Italia | Arabia Saudita |
|-----------------------------------|--------|----------------|
| Incidenti automobilistici mortali | 4,72 | 31,91 |
| Cadute dall'alto | 2,52 | 7,00 |
| Violenza | 0,84 | 6,09 |
| Guerra | 0 | 0,65 |

UNI ISO 31030 - Gestione del rischio nelle trasferte. Linee Guida per le organizzazioni

- La norma fornisce linee guida alle organizzazioni su come gestire i rischi, per l'organizzazione e i suoi viaggiatori, connessi al viaggio.
- La norma fornisce un approccio strutturato per lo sviluppo, l'attuazione, la valutazione e la revisione di:
 - policy;
 - sviluppo del programma;
 - identificazione di minacce e pericoli;
 - opportunità e punti di forza;
 - valutazione del rischio;
 - strategie di prevenzione e mitigazione.



Caso Bonatti

Vengono condannati i membri del Consiglio di Amministrazione, il dirigente della branch libica e la società stessa. La sentenza evidenzia una responsabilità omissiva in capo ai membri del Consiglio di Amministrazione per la mancata proceduralizzazione delle misure di sicurezza; una responsabilità commissiva in capo al dirigente delegato in Libia, per aver ordinato modalità di trasferimento non conformi a quelle generalmente attuate. Viene inoltre riconosciuta la responsabilità amministrativa da reato ex D.Lgs. 231/2001 della Bonatti s.p.a.

Punti d'interesse

- La sentenza tocca i seguenti temi di interesse:
- La cooperazione colposa;
- La delega di funzioni in materia antinfortunistica;
- Il concetto di Rischio Ambientale;
- La necessità di proceduralizzazione delle misure di sicurezza;
- Responsabilità amministrativa da reato dell'ente.

Differenze tra safety e security

| Safety | Security |
|--|--|
| Rischi antinfortunistici (protezione della vita umana); | Rischi da atti ostili (protezione della vita umana, di beni, del patrimonio, della reputazione e del know how); |
| Obbligo legislativo specifico; | Obbligo legislativo derivato dalla safety ma solo per la protezione della vita umana; |
| I rischi sono tendenzialmente non evolutivi; | I rischi si evolvono intenzionalmente per superare le misure di sicurezza; |
| Il monitoraggio costante è necessario, ma generalmente è meno importante che rispetto alla security; | Il monitoraggio costante è estremamente importante perché la situazione si evolve; |
| La materia non ha molte connessioni con il diritto pubblico; | La materia ha molte connessioni con la sicurezza pubblica (per evitare di ingerirsi in campi riservati al pubblico); |
| Il rischio prodotto dal comportamento umano deriva da colpa; | Il rischio prodotto dal comportamento umano deriva da dolo; |
| I rischi derivano da cose e situazioni (anche da comportamenti, ma colposi). | I rischi derivano dall'uomo che, intenzionalmente, agisce, dall'interno o dall'esterno dell'azienda. |

Elementi fondamentali di un documento di valutazione dei rischi di viaggio

- Aspetti potenzialmente da considerare (nota bene, questi parametri derivano anche dall'art. 28 del DLgs 81 del 2008. Pertanto, se la valutazione viene fatta da un security manager è necessario un ottimo coordinamento con chi gestisce la safety aziendale per evitare sovrapposizioni oppure incoerenze): **terrorismo; guerra; instabilità sociale; criminalità; eventi cataclismatici; trasporti; animali e insetti pericolosi; usi e costumi locali; ordigni bellici inesplosi; rischi cyber; gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari (per esempio, i trasfertisti oppure chi effettua attività a contatto con il pubblico); conseguenze psicologiche della commissione di un reato nei confronti di una vittima (per esempio, disagio post traumatico da stress); famiglie di soggetti esposti a rischi particolari (per esempio CEO, oppure famiglie degli espatriati); rischi connessi alle differenze di genere (per esempio, viaggiatrici donne in alcuni paesi esteri), all'età, alla provenienza da altri Paesi e quelli connessi alla specifica tipologia contrattuale attraverso cui viene resa la prestazione di lavoro (quindi il perimetro di applicazione della valutazione).**

Elementi fondamentali di un documento di valutazione dei rischi di viaggio

- Relazione sulla valutazione dei rischi, nella quale siano specificati i criteri adottati per la valutazione stessa. La scelta dei criteri di redazione del documento è rimessa al datore di lavoro, che vi provvede con criteri di **semplicità, brevità e comprensibilità**, in modo da garantirne la completezza e l'idoneità quale strumento operativo di pianificazione degli interventi aziendali e di prevenzione;
- Indicazione delle misure e degli equipaggiamenti di protezione adottati;
- Programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza;
- Individuazione delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare, nonché dei ruoli dell'organizzazione aziendale che vi debbono provvedere, a cui devono essere assegnati unicamente soggetti in possesso di adeguate competenze e poteri;
- Indicazione delle categorie di lavoratori esposti a rischi specifici che richiedono una riconosciuta capacità professionale, specifica esperienza, adeguata formazione e addestramento.



CONSIGLI DI BASE PER IL VIAGGIATORE

CONTROLLO DI SÉ E DEL PROPRIO COMPORTEMENTO

Lo stress della trasferta, potrebbe spingere un soggetto, a perdere buone abitudini che ha sempre mantenuto in Italia.

Per esempio: potrebbe indurre ad eccedere con il consumo di alcolici, di sigarette o di cibo, oppure ancora, a guidare in maniera distratta e pericolosa, ad essere scortesi con i locali rischiando così litigi violenti, ad avere rapporti sessuali occasionali o a comprare droghe o a dormire poco.

Tutto ciò espone, ovviamente, a rischi considerevoli, va sempre tenuto a mente e va evitato con attenzione.

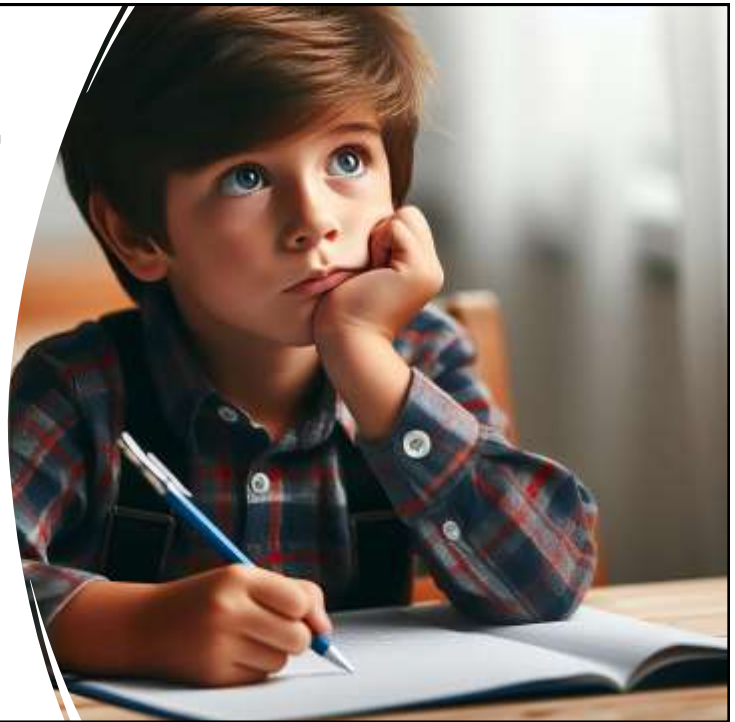


ATTENZIONE COSTANTE

Con il procedere della trasferta all'estero, il livello di attenzione tende a calare, ma questo va evitato.

Ci si trova in un paese che non è il nostro e alcune situazioni di rischio che possono essere evidenti per i locali possono non esserlo per noi.

Va sempre tenuto a mente il detto "Oggi non è come ieri!".



ATTENZIONE COSTANTE

Tutto cambia con il passare del tempo, anche l'ambiente in cui ci troviamo. Possono nascere nuovi rischi o ridursi quelli già conosciuti. Ricordarsi inoltre che la frase «qui non c'è pericolo» detta in una parte del mondo non equivale necessariamente allo stesso concetto in un'altra parte, perché la percezione del rischio varia da zona a zona a seconda della realtà in cui la persona vive.





DIALOGO

Parlare con i locali è importantissimo perché ci aiuta a **capire** l'ambiente che ci circonda, a conoscerne i rischi e a prevenirli.

Il dialogo serve ad ottenere **informazioni** e a risolvere eventuali problemi.

Ne sono parte, per esempio il cliente / socio locale, il personale dell'hotel, l'autista, ecc. In questo modo noi acquisiamo informazioni, ma **dobbiamo evitare di comunicare informazioni che ci mettono a rischio.**



DIALOGO

Al tempo stesso bisogna sempre tenere a mente che approcci e comportamenti **percepiti** favorevolmente in Italia, possono non esserlo all'estero.

Va inoltre mantenuto un **contatto costante con l'Azienda** (avendo ben chiaro chi contattare) per segnalare potenziali problemi e trovare soluzioni per i viaggi successivi.



Analisi dei rischi:

- Utilizza varie fonti per stabilire a che livello di rischio è esposto il viaggiatore e comprende le misure di mitigazione e le procedure di gestione dell'emergenza.

Libretto di viaggio:

- Viene consegnato ai viaggiatori e contiene le informazioni ottenute tramite l'analisi dei rischi.

Monitoraggio della trasferta:

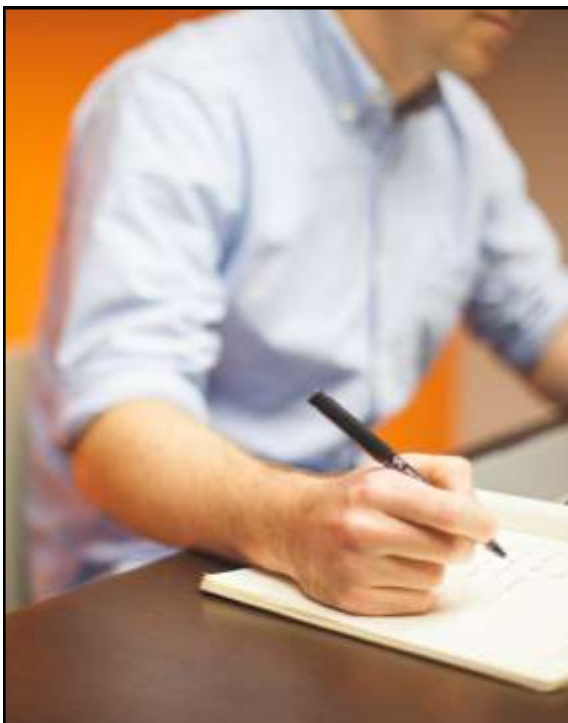
- Consiste in un'analisi quotidiana della situazione di sicurezza in loco tramite la lettura dei quotidiani locali e l'analisi di altre fonti. Conseguentemente i viaggiatori vengono aggiornati.





ALCUNE FONTI CHE CONVIENE SEMPRE VALUTARE

- Rischi generici aggravati: [Travel advisories by destination](#) | [SafeTravel](#) + [www.viaggiare Sicuri.it](#)
- Rischi sanitari: [Home Page del Centro di Medicina dei Viaggi della Divisione "A" \(ilgirodelmondo.it\)](#).
- Rischi ambientali: [Think Hazard](#) + [Europa | MeteoAlarm](#) | [Early Warnings for Europe](#) + [Natural Hazards Viewer \(noaa.gov\)](#).



Alcuni consigli per chi organizza un viaggio:

Voli aerei:

Vanno preferite le compagnie che effettuano tratte anche nella UE (porre attenzione che, in caso di cambio di vettore aereo agli scali, questo requisito sia comunque rispettato). Tale regola va applicata sia per i voli internazionali che per quelli nazionali.

Qualora non sia possibile utilizzare le compagnie descritte più sopra, verificare che quella scelta non si trovi sulla **black list** dell'Unione Europea (<https://www.enac.gov.it/passeggeri/eu-air-safety-list/compagnie-aeree-soggette-divieto-operativo-nella-ue>) e che abbia tratte anche in paesi equiparabili alla UE (per esempio, gli USA). Procedere successivamente a una verifica via internet (soprattutto i siti di IATA e ICAO) per verificare pregressi incidenti dei vettori e degli aeroporti.



Alcuni consigli per chi organizza un viaggio:

Autoveicoli:

Utilizzare autonoleggi internazionali che forniscano modelli adeguatamente robusti e accessoriati con misure di protezione in caso di incidente (cinture di sicurezza davanti e dietro, airbag, ruote da neve, revisione e kit di avaria veicolo, tra cui, se possibile, l'estintore).

Evitare veicoli con colori e di modelli che attirino l'attenzione.



Alcuni consigli per chi organizza un viaggio:

Hotel:

Utilizzare hotel di qualità medio / alta (normalmente, in UE almeno 3 stelle ed extra UE 4).

Evitare, qualora ragionevolmente possibile, gli hotel frequentati esclusivamente da occidentali e quelli frequentati esclusivamente da locali. Normalmente, i 3 e i 4 stelle, di per sé, hanno queste caratteristiche.

Ricordare che le caratteristiche di qualità variano significativamente da un paese all'altro, pertanto, in determinati contesti, è consigliabile una survey locale e può essere raccomandabile usare hotel di qualità superiore.

Esempi di codici di movimento che un'azienda può adottare

A seconda del livello di sicurezza locale, nonché della tipologia di rischi presenti, l'azienda può stabilire alcuni codici di movimento in loco, per esempio:

DIVIETI

- **Divieto di spostamenti a piedi:** solitamente per problemi di microcriminalità;
- **Divieto di utilizzo dei mezzi pubblici:** solitamente per problemi di microcriminalità oppure quando si ritiene che sussistano rischi elevati d'incidente;
- **Divieto di utilizzo di vettori navali oppure ferroviari:** normalmente per problemi di criminalità, pirateria oppure per pregressi incidenti dovuti a scarsa manutenzione;
- **Divieto di spostamenti in auto su lunghe distanze:** normalmente, quando si ritiene che lo Stato ospite non possa garantire un adeguato controllo del territorio fuori città rispetto al rischio di rapimenti o rapine.
- **Divieto di spostamenti non indispensabili:** si utilizza quando si vuole limitare il livello di esposizione al rischio. Può essere adottato, per esempio, a seguito di un attacco terroristico oppure dopo che lo stesso è stato sventato, poiché si teme che, nell'immediatezza, possano verificarsi ulteriori attacchi.

Esempi di codici di movimento che un'azienda può adottare

OBBLIGHI:

- **Di utilizzo di un autista locale** (taxista, oppure autista professionale, oppure persona di fiducia locale): normalmente si utilizza per paesi dove sussiste un elevato rischio di incidenti stradali. In particolare, ma non solo, dove la guida è a sinistra. Oppure in paesi dove vi è il rischio, durante la guida, di imbattersi accidentalmente in aree ad alta densità criminale, per esempio, in Brasile;
- **Di utilizzo di un accompagnatore locale:** normalmente si utilizza in paesi dove vi è un elevato rischio di rapina o aggressione. L'accompagnatore locale, oltre che scoraggiare con la propria presenza eventuali aggressioni, è, ragionevolmente, più capace del trasferista di capire quali aree evitare, nonché di comprendere la lingua dei rapinatori in caso di rapina avendo così maggiori possibilità di evitare l'escalation della violenza verso un soggetto che non capisce le istruzioni ricevute.

N.B. PRIMA DELLA PARTENZA E' MOLTO IMPORTANTE REGISTRARSI SUL SITO www.dovesiamonelmondo.it PER IL RINTRACCIO IN CASO DI NECESSITA' DA PARTE DELLA FARNESINA E COMUNICARE INOLTRE I PROPRI DATI ALL'AMBASCIATA / CONSOLATO LOCALE.

