PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 28 - numero 6083 di Martedì 19 maggio 2026

ASR 2025: formazione abilitante per alcune gru a bandiera

Gru a bandiera e carroponte: analisi delle FAQ e dell'Accordo Stato-Regioni 2025. La formazione abilitante per alcune gru a bandiera: quando la configurazione concreta integra la definizione normativa di carroponte.

Premessa metodologica: il testo dell'Accordo come unica fonte di diritto vigente

La definizione di "carroponte" nell'Accordo 2025

La gru a bandiera: una questione di fattispecie concreta

Perché le FAQ non possono prevalere sull'Accordo

Oggetto e contenuto della norma EN 15011:2011+A1:2014

Norme tecniche e manuali d'uso: strumenti del costruttore, non fonti del diritto prevenzionistico

La soluzione interpretativa corretta

Il criterio sostanziale: struttura reale, non etichetta commerciale

Che fare? La sicurezza prima di tutto

1. Premessa metodologica: il testo dell'Accordo come unica fonte di diritto vigente

La questione della **corretta qualificazione giuridica delle gru a bandiera** ai fini dell'applicazione dell' Accordo Stato-Regioni del 17 aprile 2025 in materia di formazione obbligatoria riguarda un quesito di grande importanza prevenzionistica: se esse rientrino nell'ambito applicativo dell'**art. 73 comma 5 del D.Lgs. 81/2008 (attrezzature soggette ad abilitazione specifica con obbligo di corso strutturato secondo l'ASR 2025)** o dell'art. 73 comma 4 (attrezzature per le quali è sufficiente informazione, formazione e addestramento generico).

Prima di sviluppare il merito della questione della formazione abilitante per la gru a bandiera, è necessario ribadire un punto di metodo imprescindibile: **l'obbligo formativo si determina esclusivamente sulla base della definizione normativa contenuta nell'Accordo Stato-Regioni del 17 aprile 2025, inteso come attuazione dell'articolo 37 e 73 c. 5 del D.Lgs. n. 81/2008** non sulla base di etichette commerciali, prassi di mercato o norme tecniche elaborate per altri scopi.

L'art. 73 comma 5 del D.Lgs. 81/2008 prevede che per determinate attrezzature è richiesta una specifica abilitazione degli operatori, le cui modalità sono definite in sede di Conferenza Stato-Regioni. L' Accordo del 17 aprile 2025 costituisce oggi l'unica fonte attuativa e giuridicamente vincolante di quel rinvio.

Va però precisato, per rigore metodologico, che la presente ricostruzione non pretende di descrivere una soluzione pacifica. La questione è controversa, perché sul piano amministrativo esiste un orientamento interpretativo di segno contrario. Proprio per questo, il problema va affrontato non in termini di slogan o di prassi, ma di stretta verifica della fattispecie normativa e della concreta configurazione strutturale dell'attrezzatura. In altri termini: non si tratta di affermare che ogni gru a bandiera rientri automaticamente nell'art. 73, comma 5, ma di verificare se e quando una determinata gru a bandiera presenti tutti gli elementi descrittivi richiesti dalla definizione dell'Accordo

Pubblicità

2. La definizione di "carroponte" nell'Accordo 2025

L'Accordo dedica alla questione la sezione 8.3.11 ("Corso di formazione teorico-pratico per lavoratori addetti alla conduzione di carriponte"). La definizione normativa si trova nell'Allegato II, che individua le attrezzature soggette ad abilitazione:

"**Carroponte:**

Gru a ponte: gru capace di muoversi su binari o vie di corsa avente almeno una trave principalmente orizzontale e dotata di almeno un meccanismo di sollevamento.

Gru a cavalletto: gru capace di muoversi su ruote lungo binari, vie di corsa o superfici stradali, oppure gru senza ruote montate in posizione fissa, avente almeno una trave principalmente orizzontale supportata da almeno una gamba e dotata di almeno un meccanismo di sollevamento."

Il testo è chiaro: la definizione non richiede la mobilità su binari o ruote. Al contrario, **include espressamente anche "gru senza ruote montate in posizione fissa"** purché presentino i seguenti elementi strutturali:

- almeno una trave principalmente orizzontale;
- supportata da almeno una gamba;
- dotata di almeno un meccanismo di sollevamento.

Il punto realmente decisivo, sul piano interpretativo, è il significato da attribuire all'espressione "supportata da almeno una gamba". È proprio su questo elemento che si concentra l'eventuale controargomento: non basta infatti la presenza di un generico sostegno, ma occorre verificare se il sostegno strutturale della macchina, nella concreta configurazione adottata, sia funzionalmente e morfologicamente riconducibile alla nozione impiegata dall'Accordo. La questione, dunque, non è nominalistica ma qualificatoria: se il sostegno verticale della gru a bandiera svolge, nella struttura dell'attrezzatura, la funzione

propria della "gamba" che supporta la trave orizzontale, la sussunzione è difendibile; se tale equivalenza strutturale manca, la sussunzione non può essere affermata in via automatica.

3. La gru a bandiera: una questione di fattispecie concreta

La gru a bandiera, nella sua configurazione tecnica più diffusa, è una gru girevole caratterizzata da:

- un braccio orizzontale (o trave) girevole;
- un sostegno verticale fisso (colonna o mensola ancorata a parete/struttura);
- un meccanismo di sollevamento (paranco o argano);
- assenza di sistema di traslazione su binari o ruote.

Se questa è la fattispecie concreta, la verifica deve concentrarsi sulla presenza di tutti gli elementi della definizione normativa: trave principalmente orizzontale, meccanismo di sollevamento e sostegno fisso che, nella concreta configurazione della macchina, sia strutturalmente riconducibile alla 'gamba' richiesta dall'Accordo.

Il problema non è come la chiama il catalogo del costruttore ("gru a bandiera", "gru girevole", "sollevatore a colonna"), né quale classificazione adotti la norma tecnica destinata al costruttore, ma se la struttura concreta della macchina rientri nella definizione dell'Accordo. Quando tale corrispondenza strutturale sussiste, la risposta è affermativa.

Più precisamente, la risposta è affermativa per le gru a bandiera che, in concreto, presentino una trave principalmente orizzontale, un sostegno verticale fisso strutturalmente riconducibile alla "gamba" della definizione normativa e un meccanismo di sollevamento. La tesi non va quindi formulata in termini indifferenziati con riguardo a tutte le gru a bandiera presenti sul mercato, ma in termini tipologici e strutturali. Essa risulta particolarmente forte per le gru a bandiera a colonna; richiede invece verifica più rigorosa nei modelli a mensola o in soluzioni costruttive che si discostino apprezzabilmente dalla figura descritta nell'Accordo.

4. Perché le FAQ non possono prevalere sull'Accordo

Le FAQ pubblicate a marzo 2026 sul sito del Ministero del Lavoro, ma anche quelle regionali dell'agosto 2025, escludono le gru a bandiera, richiamando a supporto di tale interpretazione esclusivamente la **norma UNI EN 15011**. Questa è, però, una lettura interpretativa amministrativa, non il testo dell'Accordo.

Occorre però evitare una semplificazione opposta e ugualmente scorretta. Le FAQ ministeriali non hanno forza normativa vincolante, ma non sono per ciò stesso irrilevanti: costituiscono un argomento interpretativo amministrativo qualificato, che va preso sul serio e criticato nel merito. Il punto, dunque, non è negare l'esistenza o la rilevanza pratica della FAQ, ma contestarne la premessa interpretativa: e cioè che il richiamo alla norma tecnica UNI EN 15011 possa restringere il significato della definizione normativa contenuta nell'Accordo o escludere, in via generale e preventiva, la rilevanza della concreta struttura della macchina.

Tre argomenti lo confermano:

- il D.Lgs. 81/2008 definisce le norme tecniche come specifiche la cui osservanza non è obbligatoria (art. 2, lett. u); le norme UNI servono alla progettazione e alla conformità della macchina, non a definire gli obblighi formativi del datore di lavoro;
- l'Accordo non richiama mai la UNI EN 15011; se il legislatore avesse voluto limitare l'ambito applicativo mediante rinvio a una norma tecnica, lo avrebbe fatto espressamente, come ha fatto per altre attrezzature (ad esempio richiamando norme armonizzate per la conformità CE). L'assenza di questo rinvio è significativa.

La sovrapposizione tra piano della costruzione (norme UNI) e piano della formazione (Accordo) è un errore metodologico. **Il costruttore certifica la conformità della macchina; il datore di lavoro deve formare chi la usa in sicurezza. Usare le prime per ridefinire i secondi significa usare le regole tecniche dei costruttori per scrivere gli obblighi prevenzionistici, il che non sta in piedi sul piano delle fonti del diritto.**

4-bis. Perché non si tratta di interpretazione analogica

La tesi qui sostenuta non estende per analogia l'obbligo abilitante ad una categoria di attrezzature diversa da quelle previste dall'Accordo. Essa sostiene, più semplicemente, che la qualificazione giuridica dipende dalla verifica degli elementi descrittivi già contenuti nella definizione normativa. In presenza di tali elementi, la sussunzione è diretta; in mancanza di essi, non vi è spazio per l'applicazione dell'art. 73, comma 5.

La distinzione è decisiva. L'analogia presuppone una lacuna normativa e il trasferimento della disciplina da un caso regolato a un caso non regolato ma ritenuto simile. Qui, invece, non si colma alcuna lacuna: si tratta di stabilire se la fattispecie concreta rientri o no nella descrizione già formulata dal legislatore pattizio. La controversia riguarda quindi la sussunzione del caso nella norma, non la creazione di una disciplina nuova.

5. Oggetto e contenuto della norma EN 15011:2011+A1:2014

5.1 Premessa

La **EN 15011:2011+A1:2014** ("Apparecchi di sollevamento - Gru a ponte e a cavalletto") è una **norma tecnica armonizzata** di livello europeo che stabilisce le **specifiche tecniche di progettazione, costruzione e conformità** delle gru a ponte e a cavalletto destinate alla commercializzazione nel mercato europeo.

Essa definisce:

- le caratteristiche costruttive e dimensionali;
- i requisiti di sicurezza strutturale;
- i dispositivi di protezione obbligatori;
- i criteri di calcolo e verifica;
- le procedure di collaudo e certificazione.

5.2 Destinatario: il fabbricante/costruttore

Il destinatario della norma EN 15011 è **il fabbricante (o costruttore) della macchina**, cioè il soggetto che:

- progetta la gru;

- la fabbrica;
- la immette sul mercato europeo;
- appone la marcatura CE;
- rilascia la dichiarazione di conformità.

Non è destinatario il datore di lavoro che utilizza la macchina nell'attività produttiva, né il lavoratore che la manovra.

5.3 Funzione: presunzione di conformità alla Direttiva Macchine

La norma EN 15011 svolge la funzione di **fornire presunzione di conformità ai requisiti essenziali di sicurezza** previsti dalla **Direttiva Macchine 2006/42/CE** (oggi Regolamento UE 2023/1230).

In termini pratici:

- Se il fabbricante costruisce la gru **rispettando la EN 15011**, può presumere di aver soddisfatto i requisiti di sicurezza della Direttiva Macchine.
- Se il fabbricante adotta **soluzioni tecniche diverse**, può comunque immettere la macchina sul mercato, ma deve **dimostrare** (mediante prove, calcoli, perizie) che la sua soluzione garantisce un livello di sicurezza **almeno equivalente** a quello previsto dalla norma armonizzata.

5.4 Carattere volontario della norma

Come precisato nel testo che ha fornito, **l'adozione della norma armonizzata è volontaria**. Questo significa che:

- il fabbricante **non è obbligato** a seguire la EN 15011;
- può adottare soluzioni diverse (anche innovative o sperimentali);
- deve però **dimostrare la conformità** ai requisiti essenziali di sicurezza della Direttiva Macchine.

La norma armonizzata, dunque, **non è fonte di diritto cogente**, ma è uno **strumento tecnico volontario** che il fabbricante può scegliere di adottare per semplificare il percorso di certificazione.

5.5 Distinzione fondamentale: piano della costruzione ? piano della formazione

Questo è il punto dirimente per la questione delle gru a bandiera:

Piano della COSTRUZIONE	Piano della FORMAZIONE
Disciplinato dalla **Direttiva Macchine** (oggi Regolamento UE)	Disciplinato dal **D.Lgs. 81/2008 art. 73 comma 5**
Attuato mediante **norme tecniche armonizzate** (come la EN 15011)	Attuato mediante **Accordo Stato-Regioni 2025**
Destinatario: **il fabbricante**	Destinatario: **il datore di lavoro**
Funzione: garantire che la macchina sia **costruita in sicurezza**	Funzione: garantire che l'operatore sia **formato per usarla in sicurezza**
Carattere: **volontario** (con onere di dimostrazione di equivalenza)	Carattere: **obbligatorio** (con sanzioni penali in caso di violazione)

5.6 La EN 15011 non può ridefinire gli obblighi formativi

La norma EN 15011 serve al fabbricante per certificare la conformità CE della macchina.

Non può essere utilizzata dal datore di lavoro per:

- ridefinire le categorie di attrezzature soggette ad abilitazione;
- escludere una gru a bandiera dall'obbligo di abilitazione ex art. 73 comma 5;
- interpretare restrittivamente la definizione di "carroponte" contenuta nell' Accordo 2025.

Il datore di lavoro deve guardare alla definizione normativa dell'Accordo (trave orizzontale + sostegno fisso + meccanismo di sollevamento), non alla classificazione del fabbricante secondo la EN 15011.

Usare la EN 15011 per escludere l'obbligo formativo significa **confondere il piano della costruzione con il piano della formazione**, il che costituisce un errore giuridico grave con rilevanti conseguenze in termini di responsabilità penale.

6. Norme tecniche e manuali d'uso: strumenti del costruttore, non fonti del diritto prevenzionistico

La distinzione tra **norme tecniche di costruzione** e **obblighi prevenzionistici del** datore di lavoro non è una sottigliezza teorica, ma un principio cardine dell'ordinamento in materia di sicurezza sul lavoro, costantemente ribadito dalla giurisprudenza di legittimità.

Le norme tecniche UNI, compresa la UNI EN 15011 richiamata dalle FAQ, appartengono alla **categoria delle specifiche tecniche volontarie la cui osservanza, per espressa previsione normativa (art. 2, lett. u, D.Lgs. 81/2008), non è obbligatoria**. **Esse servono alla progettazione, costruzione e certificazione della conformità della macchina, ma non possono essere utilizzate per ridefinire gli obblighi formativi del datore di lavoro previsti dalla legge e dagli accordi attuativi.**

I precedenti che seguono non riguardano direttamente la specifica qualificazione delle gru a bandiera ai sensi dell' Accordo 2025, ma assumono rilievo in quanto affermano principi generali decisivi: la non sovrapponibilità tra piano tecnico-costruttivo e piano prevenzionistico, l'autonomia degli obblighi del datore di lavoro e l'irrilevanza esimente del mero richiamo a fonti tecniche o istruzioni non correttamente tradotte in formazione effettiva.

La Cassazione ha chiarito questo principio in modo inequivocabile nella sentenza Cassazione penale n. 9573/2026, relativa a una violazione dell'art. 71, comma 4, D.Lgs. 81/2008 per mancato utilizzo di un dispositivo di sicurezza previsto dal manuale d'uso ma non contemplato dalle norme tecniche armonizzate:

"Il datore di lavoro è tenuto a rispettare le prescrizioni contenute nel manuale d'uso predisposto dal costruttore del macchinario, anche quando esse prevedano dispositivi di sicurezza non espressamente contemplati dalle norme tecniche armonizzate di settore. La circostanza che una norma tecnica non contenga l'espressa previsione di un determinato dispositivo di sicurezza non vale ad escludere l'obbligo di utilizzarlo qualora il suo impiego sia prescritto dal manuale d'uso".

Il principio è chiaro: **il datore di lavoro non può invocare le norme tecniche per sottrarsi agli obblighi prevenzionistici**. **Se il manuale d'uso prescrive misure di sicurezza, esse vanno rispettate anche se le norme UNI non le contemplano espressamente. A maggior ragione, se l'Accordo Stato-Regioni definisce un'attrezzatura sulla base di caratteristiche strutturali, il datore di lavoro non può invocare una norma tecnica UNI per negare l'applicabilità dell'obbligo formativo.**

La stessa sentenza chiarisce ulteriormente:

"Il datore di lavoro può potenziare la sicurezza di un macchinario rispetto alle indicazioni del costruttore, ma deve comunque rispettare le prescrizioni minime del manuale di funzionamento, informando e istruendo i lavoratori sulle modalità di utilizzo ivi previste".

Questo significa che il piano della costruzione (regolato dalle norme UNI) e il piano della formazione (regolato dall'Accordo) sono distinti e non possono essere sovrapposti. Il costruttore classifica la macchina secondo le norme tecniche; il datore di lavoro deve formare chi la usa secondo le definizioni normative dell'Accordo.

La giurisprudenza ha inoltre costantemente affermato che **la mera consegna del manuale di istruzioni non esaurisce gli obblighi formativi**. Nella **sentenza Cassazione penale n. 35816/2021**, relativa a un infortunio mortale su pala gommata, la Corte ha ribadito**: "La mera consegna di un manuale o libretto di istruzioni di un macchinario non è sufficiente a far ritenere adempiuti gli obblighi di sicurezza, dovendo il datore di lavoro attivarsi per verificare che le prescrizioni antinfortunistiche siano effettivamente assimilate attraverso specifica sottolineatura delle conseguenze pericolose derivanti dall'eventuale inosservanza delle prescrizioni contenute nei manuali stessi".**

-

Se nemmeno il manuale del costruttore ? che pure ha valore normativo ai sensi dell'art. 71 comma 4 D.Lgs. n. 81/2008 ? può sostituire la formazione obbligatoria quando questa non sia stata effettivamente assimilata, a maggior ragione le norme tecniche UNI, che non hanno nemmeno valore precettivo cogente, non possono essere invocate per escludere l'applicabilità dell'obbligo di abilitazione previsto dall'Accordo 2025.

Ciò che conta è la coincidenza della situazione fattuale con quella positivizzata nell'Accordo: se la macchina ha trave orizzontale, sostegno fisso e meccanismo di sollevamento, rientra nella definizione normativa, qualunque sia il nome con cui il mercato o la norma tecnica la designa.

Da quanto precede non segue, da solo, che ogni gru a bandiera debba essere trattata come carroponte. Ne segue però il criterio corretto di decisione: la qualificazione non può dipendere né dall'etichetta commerciale né dalla classificazione tecnica del costruttore, ma esclusivamente dalla verifica della concreta corrispondenza tra struttura della macchina ed elementi descrittivi della fattispecie normativa.

7. La soluzione interpretativa corretta

Prima di formulare la conclusione, occorre chiarire il criterio decisivo: non conta la denominazione commerciale dell'attrezzatura, ma neppure è sufficiente un richiamo generico al principio di massima precauzione. Ciò che conta è la corrispondenza tra struttura concreta della macchina ed elementi descrittivi della fattispecie normativa. La soluzione interpretativa corretta, pertanto, non è "sempre sì" né "sempre no", ma "sì quando ricorrono tutti gli elementi strutturali richiesti dall'Accordo; no quando tali elementi difettano".

Alcune gru a bandiera possono presentare le caratteristiche strutturali della definizione normativa di cui all'art. 73, comma 5 D.Lgs. n. 81/2008.

Quando una gru a bandiera, per struttura concreta, presenta:

- una trave principalmente orizzontale;
- un sostegno fisso strutturalmente riconducibile alla "gamba" della definizione normativa;
- un meccanismo di sollevamento;
- essa può rientrare nell'ambito applicativo dell'art. 73, comma 5, e richiedere l'abilitazione prevista dall' Accordo 2025.

L'art. 73 comma 4 prevede l'obbligo di informazione, formazione e addestramento per tutte le attrezzature che richiedono conoscenze e responsabilità particolari. Ma è un obbligo residuale: se l'attrezzatura è soggetta ad abilitazione specifica ai sensi del comma 5, quella abilitazione prevale e assorbe i contenuti formativi del comma 4.

Non si può, cioè, "scegliere" di applicare il comma 4 al posto del comma 5 quando quest'ultimo è applicabile: sarebbe come dire che un carrellista può formarsi con addestramento generico anziché con il corso per carrelli elevatori. Non funziona così l'obbligo formativo inderogabile a carico del datore di lavoro.

8. Il criterio sostanziale: struttura reale, non etichetta commerciale

Nella pratica, dunque, il datore di lavoro deve:

- analizzare la fattispecie concreta: la gru a bandiera in uso presenta una trave principalmente orizzontale, un meccanismo di sollevamento e un sostegno fisso che, nella concreta configurazione della macchina, sia strutturalmente riconducibile alla 'gamba' richiesta dall'Accordo? Se sì, è ragionevole sostenere che ricada nell'ambito del carroponte ai sensi

dell'Accordo e che richieda l'abilitazione ex art. 73, comma 5.

Se sì ? è carroponte ai sensi dell'Accordo ? serve abilitazione ex art. 73 comma 5.

Più esattamente: se sì, è ragionevole sostenere che la macchina rientri nella fattispecie di cui all'Accordo e che, in un'ottica prevenzionistica corretta, debba essere trattata come attrezzatura soggetta ad abilitazione specifica. **In caso di dubbio strutturale serio, il datore di lavoro non può rifugiarsi nella sola etichetta commerciale o nella sola classificazione tecnica del costruttore, ma deve motivare in modo documentato la qualificazione prescelta.**

Se presenta caratteristiche strutturali diverse (ad esempio sistemi di sollevamento privi di trave orizzontale o con soluzioni tecniche radicalmente differenti) ? può rientrare nel comma 4.

Ma la scelta non può fondarsi sul nome commerciale o sul richiamo alla UNI EN 15011, che non ha valore normativo per determinare l'obbligo formativo.

9. Che fare? La sicurezza prima di tutto

Quando c'è di mezzo la sicurezza, il criterio corretto è uno solo: se l'attrezzatura, per struttura e rischio, ricade nella logica della definizione normativa e richiede particolari conoscenze e responsabilità, la formazione non si taglia. Si fa. Bene. E per intero.

La tesi secondo cui le gru a bandiera sarebbero escluse è sostenibile sul piano dell'interpretazione amministrativa (FAQ regionali e ministeriali), ma non sul piano del testo dell'Accordo. **E poiché l'Accordo è fonte normativa, mentre le FAQ costituiscono un atto interpretativo amministrativo non vincolante, in caso di verifica ispettiva o di infortunio il giudice dovrà applicare la norma, potendo semmai valutare criticamente la FAQ come mero argomento interpretativo.**

Sul piano della responsabilità penale del datore di lavoro, è fondamentale evidenziare che la scelta di non fornire l'abilitazione prevista dall'Accordo 2025, ritenendo erroneamente che una gru a bandiera non sia un carroponte sulla base di FAQ amministrative o di norme tecniche UNI, espone il datore a un rilevante rischio di contestazioni penalmente rilevanti in caso di infortunio causalmente collegato al deficit di formazione.

La giurisprudenza di legittimità ha infatti costantemente affermato che la violazione degli obblighi di formazione costituisce colpa specifica, che non viene elisa dalla condotta imprudente del lavoratore quando questa sia riconducibile proprio alla carenza formativa.

Nella **sentenza Cassazione penale n. 27779/2013**, relativa a un infortunio in cantiere, la Suprema Corte ha statuito:

"il comportamento imprudente del lavoratore può essere qualificato come abnorme e interruttivo del nesso di causalità solo quando sia stato posto in essere del tutto autonomamente e in un ambito estraneo alle mansioni affidategli, e quindi al di fuori di ogni prevedibilità per il datore di lavoro, ovvero quando, pur rientrando nelle mansioni proprie, consista in qualcosa di

radicalmente e ontologicamente lontano dalle ipotizzabili e prevedibili imprudenti scelte del lavoratore nella esecuzione del lavoro. La violazione degli obblighi di formazione e informazione del lavoratore e la mancata vigilanza sul rispetto delle prescrizioni di sicurezza non sono elise dalla condotta imprudente del lavoratore".

In altri termini: **se il datore di lavoro omette di fornire la formazione obbligatoria ritenendo la gru a bandiera esclusa dall'ambito applicativo dell'art. 73 comma 5, e successivamente si verifica un infortunio perché il lavoratore non ha adottato le cautele necessarie proprio in ragione di tale carenza formativa, la responsabilità penale del datore è pressoché certa.**

La Cassazione ha ulteriormente precisato, nella **sentenza Cassazione penale n. 35842/2021**, relativa a un infortunio con piattaforma elevabile, che:

"incorre in vizio di motivazione per contraddittorietà intrinseca la sentenza che, da un lato, accerti la carenza o l'inadeguatezza della formazione ricevuta dal lavoratore in relazione a specifici rischi connessi all'utilizzo di determinate attrezzature di lavoro e, dall'altro, ritenga comunque il medesimo lavoratore responsabile per non aver attivato presidi di sicurezza o per non aver segnalato situazioni di pericolo che non poteva apprezzare proprio in ragione del deficit formativo riscontrato. La carenza di formazione del lavoratore costituisce profilo colposo ascrivibile al datore di lavoro e incide sulla valutazione della posizione di garanzia di quest'ultimo".

Questo principio è dirimente: **non si può pretendere che un lavoratore privo di formazione specifica si avveda di situazioni di pericolo** che solo la formazione obbligatoria gli avrebbe consentito di riconoscere e prevenire. In presenza di un infortunio causalmente collegato al deficit di formazione, la carenza dell'abilitazione obbligatoria può assumere un rilievo decisivo nell'accertamento della colpa specifica del datore di lavoro, ferma restando la necessità di verificare in concreto nesso causale, prevedibilità del rischio e incidenza della condotta omissiva.

Sul piano dell'organizzazione del lavoro, la giurisprudenza ha inoltre precisato che il datore di lavoro ha l'obbligo di valutare con il massimo grado di specificità tutti i fattori di pericolo concretamente presenti in azienda. Nella **sentenza Cassazione penale n. 29731/2017**, relativa a un infortunio su macchina rotativa, la Corte ha affermato: "il datore di lavoro ha l'obbligo di analizzare e individuare con il massimo grado di specificità tutti i fattori di pericolo concretamente presenti in azienda, avuto riguardo alla casistica verificabile in relazione alla singola lavorazione, non essendo sufficiente una valutazione generica nel documento di valutazione dei rischi. Il D.Lgs. 81/2008, art. 28 richiede infatti una relazione sulla valutazione di tutti i rischi che prenda in considerazione in maniera specifica ogni potenziale rischio, solo così potendosi apprestare tutte le misure di prevenzione e protezione necessarie".

Ne consegue che il datore di lavoro non può limitarsi a classificare la gru a bandiera secondo etichette commerciali o secondo norme tecniche UNI, ma deve valutare la struttura concreta dell'attrezzatura e, se questa presenta le caratteristiche del carroponte (trave orizzontale, sostegno fisso, meccanismo di sollevamento), deve individuare il rischio specifico e fornire la formazione prevista dall'Accordo 2025.

Infine, la Cassazione ha chiarito che **l'obbligo di vigilanza del datore di lavoro non si esaurisce nella messa a disposizione di attrezzature idonee e nella consegna di istruzioni**, ma richiede un controllo attivo e continuativo. Nella **sentenza Cassazione penale n. 37495/2023**, relativa a una caduta da trabattello, la Corte ha affermato:

"il datore di lavoro non assolve i propri obblighi prevenzionistici mediante la sola predisposizione delle misure di sicurezza e

l'impartizione delle relative direttive, ma deve assicurare un controllo costante e continuativo sul rispetto delle stesse da parte dei lavoratori, al fine di evitare la superficiale tentazione di trascurarle. Quando dall'istruttoria emerge l'esistenza di una prassi lavorativa abituale caratterizzata dalla sistematica inosservanza delle norme di sicurezza, tollerata dal datore di lavoro e dai soggetti preposti, tale circostanza integra la responsabilità penale del datore stesso, evidenziando l'inadeguatezza sia della formazione impartita sia del sistema di controllo predisposto".

Il datore di lavoro che, affidandosi a FAQ amministrative, a norme UNI o a etichette commerciali, ometta di fornire l'abilitazione prevista dall'Accordo 2025 a un operatore di gru a bandiera che presenta le caratteristiche strutturali del carroponte, senza motivazione adeguata potrebbe rischiare conseguenze penalmente rilevanti.

L'assenza di tale motivazione documentata rende particolarmente fragile, anche ex post, la scelta di escludere l'obbligo abilitante.

Sul piano delle responsabilità, è bene evitare formulazioni automatiche. L'eventuale erronea esclusione dell'obbligo abilitante non determina di per sé, in modo meccanico, responsabilità penale per qualsiasi evento successivo; determina però una forte esposizione a contestazioni per colpa specifica e, nei casi di infortunio causalmente collegato al deficit di formazione, può assumere rilievo decisivo nell'accertamento della responsabilità. Proprio per questo la scelta qualificatoria non può essere leggera, semplificata o appiattita su prassi amministrative prive di forza normativa.

La prudenza, e il rispetto del principio di effettività della tutela prevenzionistica, impongono dunque di applicare il criterio sostanziale della definizione normativa dell'Accordo, non quello formale dell'etichetta commerciale o della classificazione tecnica del costruttore.

Rolando Dubini, penalista Foro di Milano, cassazionista

Scarica la normativa di riferimento:

Gruppo interistituzionale composto da rappresentanti della Direzione Generale per la Salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro e per le politiche assicurative del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, dell'INAIL, dell'INL e delle Regioni, "FAQ - Accordo Stato-Regioni del 17 aprile 2025 in materia di formazione", versione marzo 2026.

Presidenza del Consiglio dei Ministri - Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano - Repertorio atto n. 59/CSR del 17 aprile 2025 - Accordo, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, finalizzato alla individuazione della durata e dei contenuti minimi dei percorsi formativi in materia di salute e sicurezza, di cui al medesimo decreto legislativo n. 81 del 2008 ? documento pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 24 maggio 2025.

Licenza Creative Commons
I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it