PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 23 - numero 4997 di Giovedì 02 settembre 2021

Gestione del rischio stradale: valutazione ed educazione alla guida sicura

Indicazioni sul rischio stradale, sulla guida sicura e sulla sicurezza sul lavoro. Le indicazioni del D.Lgs. 81/2008, la valutazione dei rischi, l'obbligo datoriale di formazione ed informazione, le sentenze della Cassazione e la guida responsabile.

Il D.Lgs. 81/2008 prescrive misure per la tutela della salute e per la sicurezza dei lavoratori durante il lavoro, in tutti i settori di attività pubblici o privati.

I rischi che derivano dalla guida dell'autoveicolo aziendale fanno parte di quelli che si verificano durante il lavoro, e sono direttamente collegati allo svolgimento della mansione lavorativa. Il 50% degli infortuni sul lavoro avviene sulla strada.

Tra gli obblighi non delegabili posti in capo al datore di lavoro, l'art. 17 del D.Lgs. 81/08 indica «la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del documento previsto dall'art. 28».

Disciplinando dettagliatamente i contenuti di tale documento, l'art. 28 prevede - tra l'altro - che esso contenga «una relazione sulla valutazione di tutti i rischi per la sicurezza e la salute durante l'attività lavorativa, nella quale siano specificati i criteri adottati per la valutazione stessa», inclusi dunque anche i rischi derivanti dalla guida durante il lavoro.

Inoltre la valutazione dei rischi deve anche contenere «l'indicazione delle misure di prevenzione e di protezione attuate»; nonché «l'individuazione delle mansioni che eventualmente espongono i lavoratori a rischi specifici che richiedono una riconosciuta capacità professionale, specifica esperienza, adeguata formazione e addestramento».

L'**uso lavorativo degli automezzi** implica la definizione delle «misure di prevenzione e di protezione attuate», e dunque delle **modalità corrette di uso dell'auto aziendale**, sulla base dell'analisi del rischio di cui agli articoli 17 e 28 e 29 e altri del TU, nel contesto più generale dell'obbligo datoriale di garantire (durante il lavoro) la **massima sicurezza tecnica, organizzativa e procedurale** imposta dall'articolo 2087 del Codice Civile.

Secondo tale articolo **l'imprenditore è tenuto ad attuare tutte "le misure che secondo la particolarità del lavoro, esperienza e la tecnica sono necessarie a tutelare l'integrità fisica dei prestatori di lavoro**".

La guida, le vibrazioni, la posizione seduta per ore, l'idoneità psico-fisica, sono tutti argomenti che devono essere valutati e gestiti.

A norma dell'art. 36, il datore di lavoro provvede affinché ciascun lavoratore riceva una adeguata informazione «sui rischi specifici cui è esposto in relazione all'attività svolta, le normative di sicurezza e le disposizioni aziendali in materia» e inoltre «sulle misure e le attività di protezione e prevenzione adottate».

L'art. 37 TU prevede che «il datore di lavoro assicura che ciascun lavoratore riceva una **formazione sufficiente ed adeguata** in materia di salute e sicurezza (...) con particolare riferimento a:

1. concetti di rischio, danno, prevenzione, protezione, organizzazione della prevenzione aziendale...;
2. rischi riferiti alle mansioni e ai possibili danni e alle conseguenti misure e procedure di prevenzione e protezione caratteristici del settore o comparto di appartenenza dell'azienda».

I lavoratori coinvolti in questo tipo di rischio **non sono solo i trasportatori di merci o persone, ma anche tutti quelli che devono spostarsi da un luogo a un altro** (per esempio: edili, manutentori, impiantisti, agenti di commercio, operatori ASL e di enti pubblici, agenti di polizia, ecc.).

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[SA057] ?#>

La formazione dei conducenti alla guida sicura è uno strumento di prevenzione di straordinaria efficacia, che le aziende stanno sperimentando per ridurre l'impatto degli incidenti stradali sulla loro operatività quotidiana.

Il TU ha introdotto una concezione organizzativa della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori durante lo svolgimento della propria attività lavorativa, sia nel settore pubblico che privato.

È a carico del datore di lavoro l'onere di accertare che le **capacità di guida** e le **condizioni psico-fisiche** del lavoratore, già verificate dalla Stato al momento del rilascio della patente, non vengano meno durante l'attività lavorativa per cause che per legge è doveroso accertare durante l'attività di sorveglianza del Medico Competente, per garantire una conduzione sicura del mezzo.

Da tale premessa consegue un chiaro **obbligo datoriale di formazione ed informazione** sui rischi legati alla guida dell'autoveicolo aziendale. Rischi che sono direttamente riconducibili a quelli connessi allo svolgimento della mansione lavorativa.

Il TU, come anticipato, prevede espressamente che tali rischi, come tutti gli altri presenti durante il lavoro, siano:

- considerati e valutati per la corretta stesura di un completo documento di valutazione dei rischi durante il lavoro per la salute e sicurezza di lavoratrici e lavoratori;
- ridotti il più possibile, attraverso un adeguato percorso formativo ed informativo dedicato a chi utilizza, per mansione di lavoro diretta ed indiretta, l'autoveicolo aziendale.

I costi per la formazione del personale sostenuti da una azienda o da un lavoratore autonomo sono deducibili dal reddito, come

stabilito all'art. 4 comma 2, L. 383 del 18/10/2001.

Tale obbligo di formazione ed informazione implica, a priori, la verifica (da parte del datore di lavoro) della presenza del documento "patente di guida" e del suo corso di validità.

La **sentenza Cassazione penale, Sezione IV, 8 ottobre 2008**, Proc. Gen. Venezia in proc. Da Tio, mette in evidenza un aspetto fondamentale e preliminare, ovvero che il **datore di lavoro, quale responsabile della sicurezza deve operare un controllo costante e pressante, diretto o per interposta persona, per imporre che i lavoratori rispettino la normativa di sicurezza e sfuggano alla tentazione, sempre presente, di sottrarvisi, anche instaurando prassi di lavoro non corrette, qual è la condotta imprudente di conduzione dei mezzi di trasporto**.

La s**entenza della Corte di Cassazione, n° 3970, aprile 1999** ha chiarito "... i**l rischio generico della strada può diventare rischio specifico di lavoro, quando a quel rischio si accompagni un elemento aggiuntivo e qualificante, per il quale l'incidente è connesso agli obblighi che derivano dal lavoro...**".

L'art. 18 c. 1 lett. c prevede l'obbligo di affidare i compiti ai lavoratori tenendo conto delle loro condizioni e capacità, in relazione alla sicurezza del lavoro: in tal senso l'obbligo di verifica continuativa delle condizioni che rendono sicuro il lavoro e lo svolgimento della mansione si basa sul presupposto che "l'interesse dello Stato alla effettiva assunzione delle misure di salvaguardia della salute del lavoratore non è limitato alla fase che precede l'assegnazione dei compiti ma perdura per l'intero rapporto" (Cass. III Pen. 2.7.2008 n. 26539).

Ad esempio secondo la **Cassazione penale con sentenza n. 37999 del 3 ottobre 2008**, in un caso di incidente stradale occorso al conducente (dipendente poi deceduto) di un autoarticolato fuoriuscito dalla carreggiata, il datore di lavoro è da ritenere responsabile e pertanto è tenuto a rispondere delle conseguenze (delitto di omicidio colposo) per violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, se ha sottoposto il dipendente autista ad un faticoso doppio turno di lavoro e che l'incidente sia causato da stanchezza.

Nel caso specifico "nel percorrere un tratto di strada provinciale a curva in discesa alla guida di un autoarticolato trainante un semirimorchio a cisterna, il conduttore, per cause imprecisate, perse il controllo del veicolo e, alla velocità di 80 chilometri orari, percorse circa 50 metri in frenata e fuoriuscì sul lato destro della carreggiata, finendo la propria corsa, ribaltato, in una scarpata di oltre 70 metri dal piano viabile. Si accertò che "(...) quel giorno, l'autista era stato sottoposto ad un doppio turno di lavoro (aveva preso servizio alle ore 4.05 ed aveva lavorato fino all'ora di pranzo; nel pomeriggio, alle ore 14.00 aveva ripreso servizio e l'incidente si era verificato alle ore 17.45), vietato anche da specifiche disposizioni aziendali". Il responsabile di quel secondo turno ? assolto in primo grado ? fu condannato in appello per omicidio colposo, in quanto "(...) la sua condotta colposa era stata ritenuta causa dell'evento".

La Guida Responsabile

Il **conducente responsabile** è colui il quale rispetta le regole mentre guida e nell'ambito di ciò che è lecito ed autorizzato:

1. ha la capacità di riconoscere negli altri la scarsa padronanza dell'automezzo, l'insufficiente conoscenza delle regole stradali, gli errori di guida;

2. è sempre pronto a sviluppare un'azione di difesa attraverso una guida attenta che gli consente di prevedere in tempo il pericolo. Automaticamente, ma coscientemente e costantemente, applica nella guida un atteggiamento difensivo (non aggressivo) che stimola reazioni e comportamenti appropriati alle situazioni di pericolo.

Rolando Dubini, avvocato in Milano, cassazionista

Link agli articoli di PuntoSicuro dedicati al rischio stradale e in itinere

 Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it