PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 25 - numero 5442 di Venerdì 28 luglio 2023

La valutazione dei rischi per chi guida mezzi aziendali stradali

La prima parte di alcune considerazioni sulla sicurezza e sul documento di valutazione dei rischi per chi guida mezzi aziendali stradali. Il problema, le responsabilità e i fattori chiave. A cura di Alessandro Mazzeranghi.

Non c'è dubbio che, con riferimento all'alto numero di infortuni professionali mortali che ancora avvengono su ***strada****, e a cui abbiamo dedicato in passato articoli e interviste, la questione della* ***sicurezza di chi guida mezzi aziendali*** *sia ancora sottovalutata.*

A ricordarlo è anche l'incipit di un nuovo articolo di ***Alessandro Mazzeranghi*** *dal titolo "****Sicurezza: il DVR per chi guida mezzi aziendali stradali****".*

L'articolo, di cui pubblichiamo oggi la ***prima parte****, si sofferma non solo sul "problema" degli incidenti stradali, ma anche su vari aspetti (normativa, responsabilità, ...) cercando poi di presentare fattori "chiave" ed indicazioni per la valutazione dei rischi.*

Nella seconda parte, che pubblicheremo nei prossimi giorni, l'autore si sofferma poi su altri fattori (uso del cellulare in auto, consumo di alcool, ...), fino ad arrivare al ruolo del medico competente e ai vari elementi che compongono una valutazione del rischio.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0264] ?#>

Sicurezza: il DVR per chi guida mezzi aziendali stradali (prima parte)

La questione è sottovalutata e sarebbe meglio affrontarla: oggi, escludendo atti volontari, catastrofi di vario genere e malattie, due fra le principali ragioni di decesso di persone sane sono le **morti sul lavoro** e quelle su **strada**; poco importa che chi muore

sia colpevole dell'evento o lo subisca per colpe altrui. Se non ho fatto male i conti, dovremmo essere vicini ai 5.000 morti all'anno.

Di questi una parte sono eventi appartenenti ad entrambe le categorie: lavoratori che durante il lavoro muoiono in un **incidente stradale**. ATTENZIONE: non intendo considerare gli incidenti in itinere che sono solo una definizione che sottende una questione assicurativa fra organismi statali, e altresì estende la tutela maggiore che lo stato garantisce al lavoratore rispetto al privato cittadino.

Definizione del "problema"

Cerco di essere semplice: se io sono dipendente di un'azienda, svolgo un ruolo commerciale e il mio compito è andare a visitare i clienti presso le loro sedi, è evidente che la guida del mezzo (aziendale, presumibilmente) è parte integrante della mia mansione lavorativa e il tempo impiegato è computato fra le ore lavorate (se fossi un rappresentante sarebbe tutto diverso).

Allora, se in quel lasso di tempo che trascorro alla guida io sono soggetto a rischi per la mia salute e/o per la mia sicurezza, è evidente che tali rischi devono trovare considerazione nella valutazione dei rischi aziendale, secondo il principio che devono essere valutati **TUTTI** i rischi a cui il lavoratore è esposto.

Ho parlato del venditore, potrei ragionare del trasportatore dipendente (escludendo quindi i così detti "padroncini"), o di chi si sposta su un piccolo furgone per svolgere attività di service, o di chi effettua consegne a domicilio (sempre se dipendente) e ancora di tanti altri. In sintesi: tutti coloro che svolgono lavoro dipendente e per lavoro utilizzano un mezzo su strada pubblica.

E chi percorre un **tragitto a piedi**? Sotto le medesime condizioni (svolge in quel tragitto un lavoro dipendente) è nella medesima situazione rispetto al D.Lgs. 81/08, ma preferisco non allargare troppo il campo di questo articolo.

Esiste uno specifico titolo /capo del D.Lgs. 81/08 applicabile?

Solo per trasparenza, visto che la questione è piuttosto insignificante: sul tema mesi addietro ho avuto una lunga discussione filosofica ritenendo io che una vettura o un furgone utilizzato per lavoro rientri nell'ambito della definizione di attrezzatura di lavoro (titolo III capo I) mentre altri contestavano questa mia convinzione; ma visto che tale capo non riporta alcuna prescrizione per i mezzi stradali, che ci importa? Intanto il rischio lo dobbiamo valutare, e ci dobbiamo inventare il modo giusto di valutare tale rischio.

L'obiettivo che darei a questa "sezione" del DVR

Devo partire da un concetto che mi porterò dietro per tutto l'articolo: il DVR può distinguere fra gruppi omogenei di driver, per percorso, orari, stato psico ? fisico ecc. ma NON vuole essere la analisi puntuale dei rischi di un singolo driver, pur ammettendo che ci sono maggiori differenze di rischio fra due driver che fra due tornitori. Evidentemente il tipo di mezzo (auto / furgone / mezzo di trasporto merci) è un fattore (come la differenza fra tornio parallelo e tornio verticale, del resto) ma non è il caso di andare troppo oltre altrimenti andiamo a mescolare sociologia, psicologia, medicina, aspetti meramente tecnici, credibilità degli ADAS o di altre invenzioni in via di sviluppo.

Noi con quello che propongo andiamo a vedere se i mezzi sono adeguati alla destinazione d'uso, se vengono utilizzati correttamente, se la manutenzione è appropriata, se i percorsi richiesti non presentano particolari condizioni di rischio ecc.

Sulla base degli esiti andremo, probabilmente, a definire delle misure migliorative che pur tutelando la salute e la sicurezza dei lavoratori non devono essere un serio impedimento all'uso dei mezzi che oggi, e aggiungo purtroppo, sono uno strumento di lavoro indispensabile, anche vista la scarsissima capillarità del trasporto pubblico che facilmente passa da eccezionale a inesistente solo spostandoci di 100 km o anche meno.

Partiamo quindi da alcuni presupposti:

- L'utilizzo di un mezzo per lavoro è indispensabile per certe mansioni
- L'utilizzo del mezzo è sicuramente fonte di rischio per il lavoratore e per le altre persone "presenti" a bordo, in strada, su altri mezzi
- Esistono comportamenti/ situazioni più pericolose di altre che spesso non vengono percepite dalle persone esposte e che dunque devono essere ben regolamentate
- Esistono anche regole definite per legge o per contratto, che però non vengono rispettate per ignoranza o per negligenza
- In ogni caso davvero poche aziende, e tutte molto grandi ed estese anche in parti del mondo dove gli incidenti stradali sono comuni (Africa, Sud America, far East ...); è ovviamente sia una questione di qualità delle infrastrutture, che di cultura della popolazione locale rispetto all'utilizzo dei mezzi, che di contesto socio ? politico. Ma per ora interessiamoci dell'Italia dove purtroppo, anche qui, abbiamo aree con aspetti critici delle tipologie appena descritte.

La responsabilità verso terzi non lavoratori

Un dubbio che emerge per chi affronta una materia così poco studiata e oggetto di giurisprudenza e di chi sia la **responsabilità verso terze persone** coinvolte in un incidente causato da un lavoratore. Per quello che ho visto la responsabilità si divide fra chi ha "fatto" l'incidente e chi ne ha subito le conseguenze. Se io guido un'auto aziendale per ragioni di lavoro e investo un bambino che attraversa sulle strisce pedonali, non mi pare che a nessuno venga in mente di coinvolgere nella faccenda il mio datore di lavoro: chiedo a chi si intende ben più di me di giurisprudenza se dico una cosa esatta.

In termini tecnici, puramente legati alla catena causa ? effetto, se io fossi il driver colpevole dell'atto colposo chi mi ha dato la missione potrebbe essere responsabile (sub causa ma anche con causa) del mio comportamento e doverne rispondere. Se ancora non è ancora così, prima o poi qualcuno aprirà questa via interpretativa.

Quindi, a mio avviso, chi incarica un lavoratore di eseguire la sua attività con un mezzo aziendale, ai sensi dell'articolo 20 (avere cura della salute e della sicurezza delle altre persone presenti) e degli obblighi vari di conformità tecnica, di adeguata organizzazione del lavoro e di vigilanza, dovrebbe tenere in conto anche questa eventualità, prima nel concreto quotidiano e poi anche in sede di DVR.

I "fattori" chiave

Dunque, chi guida un mezzo aziendale per lavoro ha "**a suo carico**" alcuni elementi che contribuiscono a diversi aspetti del successo della missione, compresi gli aspetti di salute e sicurezza dei lavoratori e delle altre persone esposte. In realtà la responsabilità è distribuita fra il datore di lavoro (che organizza), il preposto che esegue e sovrintende e il lavoratore che agisce.

La affermazione che ho sentito più volte: "c'è già il codice della strada"; ebbene è un tantino in contrasto con il D.Lgs. 81/08 o i già citati articoli 17 e 20. Chi incarica qualcuno di eseguire un lavoro è responsabile di garantire che tale lavoro possa essere eseguito in sicurezza sia per il lavoratore che per le altre persone potenzialmente esposte. E mi pare che questo sia confermato meglio dalla legislazione che riguarda i cantieri con riferimento ad eventuali danni a passanti o, comunque, a persone estranee al cantiere. Eppoi esistono gli articoli 589 e 590 del codice penale che sono molto chiari e coprono ogni aspetto della vita sociale (quindi non solo lavoro e guida che sono delle casistiche subordinate).

Quindi il datore di lavoro deve fare il **massimo ragionevolmente e tecnicamente possibile** per evitare che un lavoratore alle sue dipendenze causi un incidente su strada.

Allora proviamo a elencare alcuni elementi su cui porre attenzione in sede di valutazione dei rischi considerando che, vista la relativa "novità" della materia, e anche considerandone l'oggettiva complessità, l'elenco non sarà esaustivo; per giunta ho dichiarato una volontà di semplicità della valutazione che induce a non sviscerare sino in fondo le questioni più minuziose. Vediamo dunque quello che ritengo prioritario:

- Le caratteristiche psico ? fisiche del driver (sempre considerando la complessità della missione affidata), che sono un fattore "medio" accertato dal medico competente e che non devono ne possono essere valutate di volta in volta;
- Le caratteristiche del veicolo, prima di tutto in quanto tale e con riferimento a quanto previsto dal codice della strada, poi in relazione alle dotazioni di sicurezza non obbligatorie, infine in relazione al tipo di percorsi a cui è destinato e al tipo di uso previsto (trasportare persone, trasportare anche carichi ecc.);
    - La programmazione della manutenzione del veicolo;
- Le caratteristiche del percorso (la tipologia media di percorso) che può influire sia per caratteristiche intrinseche (strada dissestata, come era sino a qualche anno fa la SS 45 transappenninica da San Sepolcro a Cesena), le possibili influenze meteo (neve, ghiaccio ...), l'intensità del traffico (vedi tangenziale Nord di Milano) e altro ancora;
- Le tempistiche o il chilometraggio: guida notturna, numero di ore alla guida al giorno, numero massimo di ore alla guida in un singolo giorno, Km percorsi (non è una variabile del tutto indipendente dalle precedenti), velocità media (che influisce sulla gravità dell'eventuale sinistro), tipo di percorso (autostrada, strada extraurbana, strada urbana) ecc.;
- La organizzazione della assegnazione delle missioni, della vigilanza sui driver e sul loro rispetto delle regole e della vigilanza (verifica) sullo stato del veicolo.

Alcuni esempi (anche banali)

- Poniamo che si scopra che un driver sistematicamente non indossa la cintura di sicurezza; pur non essendo scritto in alcuna regola aziendale, essendo un obbligo del codice della strada, può, e anzi deve, portare a un richiamo. Sarà difficile dimostrarlo, forse, specie se il driver viaggia da solo.
- Poniamo che emerga da semplici calcoli matematici che il driver supera regolarmente i limiti di velocità: o non dice il vero sui percorsi fatti, oppure viola il codice della strada. Noioso da verificare per mille motivi, ma dove si avesse l'evidenza il richiamo sarebbe obbligatorio.
- Poniamo che il driver non porti il mezzo a fare i tagliandi regolarmente comunicatigli dalla azienda: un ritardo è ammissibile (sarebbe bello acquisire una giustificazione), un comportamento sistematico no.
- Supponiamo invece che si osservi che una vettura ha subito un incidente di cui l'azienda non è stata messa al corrente. O che un incidente sia minimizzato rispetto alle conseguenze potenziali. Mi parrebbe una deviazione potenzialmente pericolosa per il driver stesso ma anche per la capacità di vigilanza aziendale ...
- Se invece che danni al mezzo un fatto comporta danni apparentemente insignificanti alle persone come un colpo alla testa del passeggero anteriore; esiste il ben noto problema della concussione che emerge solo tramite verifiche mediche tempestive e le cui conseguenze al lungo termine si minimizzano tramite trattamenti adeguati. Sarebbe grave sottovalutare una cosa del genere.

Questo solo per confermare le difficoltà di gestione della sicurezza "a distanza" e la quasi impossibilità della vigilanza. Solo in caso di intervento documentato delle forze dell'ordine il datore di lavoro è certo di avere elementi noti e non contestabili per attuare la vigilanza.

- fine della prima parte -

Alessandro Mazzeranghi

Vai alla seconda parte dell'articolo "Come valutare il rischio di chi guida un mezzo aziendale?"

 Licenza Creative Commons

---

www.puntosicuro.it