PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 25 - numero 5347 di Venerdì 10 marzo 2023

La valutazione dei rischi per i corrieri che utilizzano furgoni aziendali

Suggerimenti sulla valutazione dei rischi per la sicurezza dei corrieri che utilizzano furgoni aziendali. Alcune riflessioni e un elenco in tre gruppi dei fattori semi-oggettivi che concorrono al calcolo del rischio dei corrieri.

Sicuramente la pandemia e la crescita di Amazon come marchio ben riconosciuto a livello globale hanno dato un forte impulso alle **consegne a domicilio**. Consegne che avvengono non più e soltanto nel quartiere o in un territorio limitato ma che si estendono sistematicamente a tutto il territorio nazionale e anche a quello mondiale. Bisogna osservare che il monopolio di fatto detenuto dalle poste nazionali è stato superato da un sistema di concorrenza che presenta sia grandi player che piccole società.

È chiaro che al servizio di consegna si accompagna per i grandi player anche una fitta rete di **magazzini** o di **terzisti** che fanno per loro magazzino in modo tale da potersi approvvigionare velocemente del bene richiesto fornendo così un servizio completo che va dalla vendita alla consegna. Se andiamo ad osservare questa situazione ci rendiamo conto che molto spesso la valutazione dei rischi dei siti di questo genere è limitata più al magazzino che al corriere; almeno in Italia questa è una logica ormai superata in quanto i trasportatori erano spesso soggetti esterni rispetto a coloro che invece spedivano. I corrieri oppure coloro che si occupano di service sono ormai in buona parte lavoratori dipendenti, dipendenti da chi invia la merce o dipendenti da un'altra società che fornisce il servizio di trasporto. Dipendenti, quindi soggetti che devono essere presi in considerazione nella **valutazione dei rischi**; se la loro mansione è quella di collaborare al carico e allo scarico e poi condurre il mezzo dal punto di partenza al punto di consegna è evidente che, salvo gli aspetti di movimentazione manuale dei carichi e eventuali incidenti che si possono verificare interagendo con altri lavoratori in quelle fasi, la loro principale fonte di rischio, anche solo considerando il lungo tempo che trascorrono in questa fase, è alla **guida del mezzo**. In sostanza sono gli incidenti stradali.

Se io vado a leggere la valutazione del rischio di un'azienda da cui dipendono molti corrieri devo certamente trovare una parte di valutazione che tratta questa mansione in modo non superficiale perché purtroppo da zona a zona, da persona a persona, da mezzo a mezzo il livello di rischio reale può mutare. Se io ho 10 operai che utilizzano tutti lo stesso modello di tornio per fare tutti le stesse lavorazioni ci potranno essere delle differenze di rischio in funzione dello stato di salute o di altre caratteristiche fisiche, ma considerando che queste persone si troveranno tutte le une vicine alle altre durante il lavoro, e quindi soggette ad una vigilanza piuttosto intensa, difficilmente queste differenze del tutto ragionevoli potranno tradursi in diverse situazioni di rischio. Se uno di loro accusa un malore durante il lavoro sarà il suo proposto il primo a desiderare e ordinare che questa persona interrompa il lavoro per evitare che facendo un'azione assolutamente ragionevole venga comunque a farsi male per effetto del malore. Ricordiamoci che il ... corriere è solo.

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

Provo ora ad elencare i **fattori** semi oggettivi che concorrono, a mio modestissimo avviso, al calcolo del **rischio dei corrieri**; come vedrete, nell'elenco che segue, li suddivido in tre macro famiglie non per darne una migliore lettura bensì per consentire di combinare gli elementi delle tre famiglie in modo da avere poi una **valutazione complessiva della situazione di rischio** a cui si

trova esposto l'ipotetico signor Rossi in funzione dell'incarico ricevuto e del mezzo messogli a disposizione:

1. **Autista** (corriere)
    1. Limitazioni all'idoneità
    2. Età
    3. Anni di guida di mezzi a motore a quattro ruote
    4. Anni di guida di furgoni mezzi assimilabili
    5. Uso di lenti per correggere la vista
    6. Uso di apparecchi di ausilio all'udito
    7. Arti artificiali o amputazioni
    8. Numero di contravvenzioni commesse alla guida del furgone aziendale - media annuale degli ultimi tre anni
    9. Numero di incidenti avvenuti alla guida del furgone aziendale - media annuale degli ultimi tre anni
2. **Mezzo fornito dalla ditta**
    1. Tipo di mezzo: adatto a percorrenze urbane oppure utilizzabile anche per lunghe percorrenze extra urbane
    2. Età del veicolo da cui si dovrebbe desumere il tipo di sistemi di sicurezza obbligatori installati sul medesimo
    3. Eventuali sistemi di sicurezza acquistati come optional
    4. Numero di chilometri percorsi dal mezzo
    5. Anzianità del mezzo rispetto alla data di prima immatricolazione
    6. Tagliandi eseguiti sul mezzo: tutti o solo in parte
    7. Costi aggiuntivi accumulati nel corso dei tagliandi
    8. Altri costi per manutenzioni straordinarie
    9. Dotazioni di sicurezza specifiche non obbligatorie per legge: quattro ruote motrici, eccetera
3. **Missione o percorso abituale**
    1. Numero medio di chilometri percorsi in un giorno lavorativo
    2. Numero massimo di chilometri percorsi in un giorno lavorativo
    3. Distribuzione percentuale fra chilometri percorsi su strada statale, provinciale o comunale e su autostrada; medesima distribuzione fra chilometri percorsi dentro o al di fuori di centri abitati
    4. Difficoltà del percorso: anche non volendo utilizzare le tabelle ACI esistenti è evidente che una strada di montagna innevata abbia caratteristiche di sicurezza ben diverse da quelle di una strada perfettamente asciutta e di pianura
    5. Pause di riposo: dovrebbero avere una relazione con i punti a e b ma non è sempre detto che sia vero perché possono accadere situazioni di perdita di tempo durante il servizio che costringono a prolungare l'orario di lavoro per mantenere fede alla tabella di marcia impostata; siccome esistono delle regole precise sulle pause di riposo in tutti i settori, queste regole non possono essere ignorate e quindi sarebbe utile trovare un modo perché chi opera su un percorso che prevede più giorni consecutivi fornisca evidenza di quando entra in servizio e di quando esce dal servizio
    6. Sarebbe bello poter monitorare anche i riposi intermedi durante la giornata che per la maggior parte si svolge alla guida; non credo onestamente che sia possibile e quindi non ci si può affidare altro che a una sorta di autodichiarazione del conducente. Nessuno potrà mai asserire che questa autodichiarazione sia veritiera, peraltro potrebbe essere comunque un dato acquisito che dimostra una qual forma di vigilanza e che al tempo stesso sensibilizza il conducente

Dovrebbe essere evidente che nel quadro tripartito sopra descritto c'è anche un elemento fondamentale per altri soggetti non del tutto dissimili dai guidatori di furgoni per le consegne: l'**elemento antropico** cioè l'ambiente in cui avviene la consegna. Considerando il tipo di mestiere o di mansione di cui stiamo parlando questo elemento probabilmente è poco rilevante: chi riceve una consegna normalmente non ha motivi di tensione e, rispetto a chi effettua la medesima, i rischi di rapina sono abbastanza modesti e il rischio di trovarsi in una situazione critica come uno scontro a fuoco fra malviventi è piuttosto basso. Per questo motivo in questo specifico articolo non vogliamo entrare a discutere i fattori antropici che potrebbero essere fondamentali per rappresentanti, venditori, consegnatari di beni a punti vendita o altro. Qui non intendiamo approfondire questo aspetto.

Naturalmente non pretendiamo di aver esaurito il tema, sicuramente qualcosa sarà stato dimenticato ed altri aspetti che paiono

importanti in realtà sono molto meno significativi di quello che si è scritto nelle righe sopra; questo articolino è solo un invito ad iniziare a ragionare su un argomento spesso sottovalutato; quando in un'azienda si parla di infortuni alla guida di un mezzo spesso ci si riconduce alla casistica degli infortuni in itinere che nulla hanno a che vedere con gli infortuni di interesse reale dell'azienda in quanto il fatto di qualificarli come infortuni dipende solo da una distinzione fra le tutele assicurative.

Invece esistono incidenti stradali che suonano tutti gli effetti e senza nessuna discussione come infortuni aziendali e che, come tali, devono essere trattati nel documento di valutazione dei rischi, e anche vigilati sotto il profilo del rispetto delle buone pratiche o delle semplici regole del codice della strada. Tale vigilanza inevitabilmente spetta all'azienda e in ultima analisi al datore di lavoro che spesso si trova sia a non valutare il rischio, sia a non vigilare.

Piccole osservazioni conclusive

Questo piccolo articolo vuole essere solo uno stimolo perché si sviluppi un ragionamento sulla sicurezza di alcune categorie di lavoratori che naturalmente non sono solo i corrieri. Per la verità non siamo neanche certi di aver considerato tutti gli elementi significativi di quello che abbiamo trattato. Vogliamo però rimarcare che ogni attività lavorativa ha diritto di essere assoggettata a **valutazione dei rischi** e che non si può pensare di liquidare la questione dicendo che intanto esiste il codice della strada: non è vero perché le persone e i mezzi su cui le facciamo operare sono nostra scelta e dunque non possiamo pensare che non spetti a noi datori di lavoro una valutazione di quello che potrebbe accadere, e anche un'analisi seria di quali siano le contromisure che si potrebbero adottare.

Faccio un esempio stupido: io quando sono chiuso dentro un'automobile tendo ad avere una necessità forte di idratazione; altri che conosco hanno necessità di integratori alimentari. Questa dotazione che chiaramente uno può comprare, perdendo del tempo lavorativo utile e a un qualunque Autogrill o bar lungo la strada, a mio avviso dovrebbe essere un elemento di benessere fornito dalla ditta che prepara la vettura prima che questa parta col suo conducente per la missione assegnata.

In determinati casi la dotazione di un navigatore satellitare è fondamentale, per un corriere è molto importante avere a disposizione un telefono con cui chiamare il cliente che altrimenti non riesce a contattare al fine di completare la consegna; forse dovremmo dirgli che il telefono lo usi solo quando è fermo; non avete idea di quanti incidenti stradali siano accaduti a lavoratori che usavano il telefono mentre guidavano; ne abbiamo le prove, almeno per alcuni casi, ma naturalmente non sono utilizzabili perché violano la privacy.

Concludendo, dunque, vogliamo ribadire che questo tema è delicato anche perché gli incidenti stradali nel nostro paese sono moltissimi così come i morti per conseguenza dei medesimi incidenti. Quindi non affrontare l'argomento in sede di valutazione dei rischi non è proprio un comportamento diligente; difficile poi dare delle soglie di rischio di accettabilità o di non accettabilità alle varie combinazioni dei fattori sopra descritti, e poi dobbiamo considerare che esistono situazioni talmente imprevedibili che noi non riusciremo mai a valutare: intorno alla fine del secolo scorso quattro manutentori elettrici che stavano effettuando un intervento su una linea, che allora si sarebbe detta di media tensione, tornarono alla loro vettura che era una semplice Panda, mi pare due ruote motrici, se nonché nella zona la temperatura era scesa bruscamente piombando a diversi gradi sotto lo zero e sotto questa vettura parcheggiata in prossimità del ciglio della strada si era formata una lastra di ghiaccio. La vettura era in equilibrio instabile ma quando sono saliti i quattro lavoratori la vettura ha iniziato a slittare perché la strada era inclinata sventuratamente nella direzione del burrone. Non sono riusciti ad uscire e tutti e quattro son caduti in uno strapiombo morendo sul colpo. Dopo che hai visto ciò che è successo è tutto piuttosto ovvio, ma prima come fai a prevederlo?

Il gioco delle tre carte

Scusate se torniamo su un argomento che dovrebbe essere ovvio da quanto trattato in precedenza: facciamo finta, e non è detto che sia giusto, che il risultato finale di rischio per una persona che utilizza un veicolo su un determinato percorso sia il risultato di una sorta di moltiplicazione fra i tre fattori che sono oggettivamente e primariamente fattori di rischio.

Poniamo inoltre, solo a livello di esercizio mentale, che noi abbiamo nelle nostre disponibilità 10 persone, 10 mezzi, 10 zone di consegna. La combinazione di questi tre fattori indipendenti fra loro potrebbe generare situazioni ottime o pessime. Se una persona ha delle difficoltà di qualche tipo, al di là del rispetto per le persone, sarebbe il caso di assegnargli una vettura ragionevolmente efficiente e anche una zona di lavoro priva di particolari criticità.

A noi non interessa che la media complessiva dei rischi per tutti i lavoratori sia bassa, ci interessa invece che il **rischio associato ad ogni singolo lavoratore sia il minore possibile** e che comunque ricada in un ambito di accettabilità. Quindi non dobbiamo pensare che questa ipotetica tripla tabella sia un tutt'uno per cui ogni lavoratore ha il suo mezzo e la sua missione; spetta a noi in sede di valutazione dei rischi associare nel modo meno rischioso possibile i tre elementi che costituiscono le tre tabelle.

Mi pare corretto, visto che le tabelle sono tre, chiamare questa operazione doverosa una sorta di **gioco delle tre carte** orientato affinché ognuno dei risultati di ogni singola combinazione sia quantomeno accettabile in termini di rischio oppure addirittura basso.

Alessandro Mazzeranghi

Licenza Creative Commons

---

www.puntosicuro.it