

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 19 - numero 3968 di lunedì 13 marzo 2017

Rischio di incidenti in itinere: obblighi, prevenzione e formazione

Un intervento si sofferma sugli incidenti in itinere con particolare riferimento agli obblighi e responsabilità del datore di lavoro. Le definizioni, il riconoscimento dell'Inail, i compiti del Mobility Manager e la norma ISO 39001.

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[SA016] ?#>

Bari, 13 Mar ? Per capire quanto sia delicato e complesso il tema degli **infortuni in itinere** è sufficiente scorrere i dati raccolti dall'Inail in questi anni. Ad esempio dei 1246 infortuni con esito mortale denunciati nel 2015, ben **310 sono infortuni in itinere**, di cui 271 con mezzo di trasporto.

Per questo motivo ci siamo soffermati come PuntoSicuro più volte sul tema di questa tipologia di eventi infortunistici, abbiamo intervistato ad Ambiente Lavoro **Andrea Bucciarelli** (Consulenza Statistico Attuariale dell'Inail) e continuiamo oggi l'approfondimento attraverso la presentazione di un intervento che si è tenuto al convegno "**Formazione, Giurisprudenza, Appalti Pubblici e Antincendio. Novità e aggiornamento tecnico-normativo**" (Bari, 12 settembre 2016).

Nell'intervento "**Incidenti in itinere. Obblighi e responsabilità del datore di lavoro**", a cura dell'Ing. **Daniele Longo** (Coordinatore AIAS ? Bari), si cerca di fare chiarezza su cosa siano gli incidenti in itinere, su cosa dice la legge e su cosa devono fare il lavoratore e il datore di lavoro.

L'intervento parte dalla **definizione di infortunio** e ricorda che l'assicurazione obbligatoria Inail "copre ogni incidente avvenuto per '**causa violenta in occasione di lavoro**' dal quale derivi la morte, l'inabilità permanente o l'inabilità assoluta temporanea per più di tre giorni".

E si parla di «**occasione di lavoro**» e, dunque, non di infortunio «sul posto di lavoro» o «durante l'orario di lavoro». Infatti non è "necessario che l'evento avvenga durante il lavoro ma che si verifichi per lavoro. Deve pertanto esistere un rapporto, anche indiretto, di causa-effetto tra attività lavorativa svolta dall'infortunato e l'incidente che causa l'infortunio".

E gli **incidenti in itinere** sono quelli che "accadono ai lavoratori durante il tragitto che li conduce verso il luogo di lavoro e lungo il percorso inverso dopo aver lasciato il luogo di lavoro. Di norma ricadono in questa categoria di infortuni anche gli incidenti che avvengono mentre il lavoratore si sposta da un luogo di lavoro a un altro, ma solo se opera alle dipendenze di datori di lavoro diversi, e quelli che si verificano durante la pausa pranzo, lungo il tragitto che va dal luogo di lavoro a quello di ristoro e viceversa, ma solo se non esiste un servizio di mensa interna aziendale (oppure se per particolari esigenze la mensa non è idonea al caso specifico)".

Chiaramente, continua il relatore, non è «automatico» che un incidente di questo tipo venga riconosciuto. Per il **riconoscimento** l'Inail ha il diritto-dovere istituzionale di dare corso a specifiche istruttorie.

Queste le "condizioni da analizzare nell'istruttoria:

- il percorso deve essere quello che va dal luogo di partenza a quello di arrivo e viceversa, con esclusione, quindi, di tutti gli eventi che accadono prima di partire da casa, oppure di ingiustificati percorsi alternativi.

Tuttavia esistono alcune eccezioni. Ad esempio:

- "interruzioni e/o deviazioni effettuate in attuazione di una direttiva del datore di lavoro;
- interruzioni e/o deviazioni dovute a causa di forza maggiore (ad esempio un guasto del mezzo) o per esigenze essenziali e improrogabili (problemi di salute, esigenze fisiologiche particolari) o nell'adempimento di obblighi penalmente rilevanti (esempio: prestare soccorso a vittime di incidente stradale);
- interruzioni e/o deviazioni al fine di accompagnare i figli a scuola (circ. Inail n. 62/2014) sempre che non siano possibili altre soluzioni;
- brevi soste che non alterino le condizioni di rischio".

Queste altre valutazioni importanti:

- "viene eventualmente riconosciuto indipendentemente dal fatto che il lavoratore personalmente guidi il mezzo, oppure in qualità di passeggero;
- presenza di mezzi di trasporto pubblico o navette aziendali;
- anche nel caso di giustificato uso di un mezzo di trasporto privato, l'INAIL esclude la tutela da incidenti direttamente causati dall'abuso di alcoolici e psicofarmaci o da guida senza patente o non valida".

La relazione, che vi invitiamo a leggere integralmente, riporta poi alcune sentenze della cassazione sul riconoscimento o non riconoscimento dell'indennizzo.

Riguardo agli obblighi del datore di lavoro, viene poi presentata la figura del **Mobility Manager**, introdotta con il Decreto Interministeriale "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27 marzo 1998. Una norma che ha come obiettivo la riduzione e razionalizzazione del traffico veicolare privato in itinere "con tutto quello che ne consegue sicuramente per la riduzione degli incidenti in itinere ma anche per preoccupazioni di tipo ambientale".

Questi i compiti del Mobility Manager:

- Organizzazione degli spostamenti casa-lavoro;
- Ottimizzazione della fruizione del servizio mensa (se esterno all'azienda);
- Incentivi alla riduzione dell'auto propria con: incentivi all'utilizzazione dei mezzi pubblici; incentivi alla modalità ciclabile o incentivi al car-pooling (logica in cui ciascun lavoratore a turno mette a disposizione la propria auto condividendola con altri colleghi)".

E se questa figura è un obbligo per le grandi aziende che contemplano anche fattori ambientali, "la logica è applicabile anche a realtà minori indipendentemente dall'obbligo normativo, visti gli alti costi sociali, previdenziale e di produttività insita negli incidenti in itinere".

Veniamo agli **obblighi del datore di lavoro** in presenza di **auto aziendali** date ai propri dipendenti:

- "garantire formazione, informazione e addestramento (che non può essere assolto dalla semplice patente di guida in quanto si fa riferimento ad un rischio specifico), ovvero dei veri e propri corsi di guida sicura;
- garantire un parco auto efficiente, con programmazione delle manutenzioni ordinarie e straordinarie;
- considerare, nel proprio documento di valutazione rischi dell'aggravio del rischio da Stress da lavoro correlato".

L'intervento presenta poi il **Sistema di Gestione Sicurezza Stradale (ISO 39001:2016)**.

Si ricorda che la norma, come riportato dall'UNI, "specifica i requisiti per il sistema di gestione in sicurezza del traffico stradale (RTS ? Road traffic safety) per consentire a un'organizzazione che interagisce con il sistema del traffico stradale di ridurre le morti e le lesioni gravi dovute agli incidenti stradali sui quali può intervenire. I requisiti della ISO 39001 includono lo sviluppo e l'applicazione di una politica RTS adeguata, lo sviluppo di obiettivi e piani d'azioni correlati ad essa, che considerino requisiti legali e altri sottoscritti dall'organizzazione, nonché le informazioni sugli elementi e i criteri correlati al sistema RTS che l'organizzazione identifica come quelli che ha la possibilità di controllare e sui quali può intervenire". E non bisogna dimenticare le possibilità di integrazione con i Sistemi di Gestione della Qualità (ISO 9001), dell'Ambiente (ISO 14001) e della Sicurezza (OHSAS 18001).

L'intervento, che riporta anche l'esempio di un "modulo di domanda per la riduzione del tasso medio di tariffa" con riferimento ai corsi di "guida sicura", si conclude segnalando che spesso le difficoltà degli spostamenti in itinere "causano stress che risultano essere causa di altri infortuni in modalità diversa". E vengono ricordate le difficoltà culturale "nel comprendere che un incidente per strada ha una serie di costi, sociali, per la comunità, per la sanità, per la stessa azienda in termine di mancata o tardiva produzione, premi assicurativi maggiorati, ecc".

" Incidenti in itinere. Obblighi e responsabilità del datore di lavoro", a cura dell'Ing. Daniele Longo (Coordinatore AIAS ? Bari), intervento al convegno "Formazione, Giurisprudenza, Appalti Pubblici e Antincendio. Novità e aggiornamento tecnico-normativo" (formato PDF, 608 kB).

[Link alla registrazione video del convegno.](#)

Tiziano Menduto



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).