



Buone pratiche per la sensibilizzazione e valutazione del rischio stradale in settori professionali e non professionali del trasporto

PP06 - Piano Mirato di Prevenzione

PIANO REGIONALE DELLA PREVENZIONE 2021-2025



PIANO REGIONALE DELLA PREVENZIONE 2021-2025

DGR 2144/2021

Programma Predefinito (PP) 06 – Piano Mirato di Prevenzione

Buone pratiche per la sensibilizzazione e valutazione del rischio stradale in settori professionali e non professionali del trasporto

Regione Emilia-Romagna

Direzione Generale cura della persona, salute e welfare

Giuseppe Diegoli Responsabile Settore Prevenzione Collettiva e Sanità Pubblica

Mara Bernardini Responsabile Area Tutela della Salute nei Luoghi di Lavoro e Responsabile PP06

Gruppo di lavoro

Baloci Alessio SPSAL AUSL Modena

Bosi Giorgio SPSAL AUSL Piacenza

Casoni Rossano SPSAL AUSL Reggio Emilia

Cella Maria Teresa SPSAL AUSL Piacenza

Cervino Daniela SPSAL AUSL Bologna

Faccini Amelio SPSAL AUSL Ferrara

Gambetti Stefania SPSAL AUSL Bologna

Gardini Marco SPSAL AUSL Parma

Guglielmin Antonia Maria SPSAL AUSL Bologna

Malaguti Luca SPSAL AUSL Modena

Mariotti Matteo SPSAL AUSL Piacenza

Mascali Zeo Silvia SPSAL AUSL Romagna

Obici Cinzia SPSAL AUSL Imola

Scarpellini Luca SPSAL AUSL Romagna

In collaborazione con

Università di Bologna, Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali e Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale

Prima edizione

Stampa: Regione Emilia-Romagna, maggio 2023

Grafica e impaginazione: tracce.com

Sommario

La percezione del rischio da incidentalità stradale	3
Inquadramento generale	3
Analisi del contesto	7
Percezione e valutazione del rischio stradale in settori professionali del trasporto	8
Generalità	8
Lista di controllo regionale	9
Lista di autovalutazione per aziende professionali del trasporto	13
Buone pratiche	16
Il documento di valutazione dei rischi	16
La formazione, informazione e addestramento	17
Procedure aziendali e organizzazione del lavoro	18
Sorveglianza sanitaria	19
Proposte	21
Documento di valutazione dei rischi	21
Formazione informazione e addestramento	21
Procedure aziendali e organizzazione del lavoro	21
Sorveglianza sanitaria	21
Percezione e valutazione del rischio stradale in settori non professionali del trasporto	22
Generalità	22
Lista di autovalutazione per aziende non professionali del trasporto	23
Proposte	25
Documento di valutazione dei rischi	25
Formazione informazione e addestramento	25
Procedure aziendali e organizzazione del lavoro	25
L'uso dei dispositivi elettronici alla guida	26
Il settore delle consegne a domicilio "just in time" con necessità di connessione durante la permanenza su strada	26
Proposte	28
Documento di valutazione dei rischi	28
Formazione informazione e addestramento	28
Procedure aziendali e organizzazione del lavoro	28
Sorveglianza sanitaria	28



La percezione del rischio da incidentalità stradale

Inquadramento generale

Gli incidenti stradali rappresentano un grave problema di Sanità Pubblica. Il DPCM 12 gennaio 2017 (punto B6 dell'allegato 1) definisce la promozione della sicurezza stradale un LEA e conseguentemente gli interventi finalizzati alla promozione della salute in questo ambito costituiscono prestazioni sanitarie che devono essere garantite alla popolazione.

I dati disponibili, nazionali e regionali confermano la gravità del fenomeno dell'incidentalità stradale: nel 2021 si sono verificati complessivamente in Italia oltre 150.000 incidenti stradali con 2.875 vittime e conseguenze economiche stimate al 0.9% del PIL Nazionale. Considerando specificatamente la realtà lavorativa emerge anche qui la rilevanza dell'incidentalità stradale, sia in termini di infortuni, sia in termini di eventi mortali, a fronte di un trend in diminuzione degli incidenti avvenuti in ambiente di lavoro ordinario: i dati INAIL attestano che nel 2021 gli infortuni riconosciuti sul lavoro sono stati 349.643, il 17,5% (61.188 infortuni) dei quali avvenuti "fuori dell'azienda", cioè "in occasione di lavoro con mezzo di trasporto" o "in itinere", nel percorso di andata e ritorno tra la casa e il luogo di lavoro. I numeri diventano ancor più drammatici se si analizzano gli eventi con esito mortale: **i dati INAIL raccontano che gli infortuni mortali avvenuti su strada in Italia nel 2021 rappresentano il 43,5% del totale dei morti sul lavoro.**

Nella nostra regione i dati sono coerenti con gli andamenti e le dinamiche riscontrate a livello nazionale: i dati INAIL mostrano che nel 2021 gli infortuni riconosciuti sul lavoro sono stati 62.335 il 14,6% dei quali avvenuti "fuori dall'azienda". Di seguito si riporta la distribuzione nelle varie provincie degli infortuni avvenuti su strada.

TABELLA 1

Infortuni riconosciuti in Emilia-Romagna avvenuti in orario di lavoro e in itinere con e senza mezzo di trasporto

	2017	2018	2019	2020	2021	Totale per provincia
Bologna	2.977	2.784	2.766	1.809	2.358	12.694
	27,31%	25,70%	26,28%	25,73%	25,82%	26,21%
Ferrara	638	628	610	401	474	2.751
	5,85%	5,80%	5,79%	5,70%	5,19%	5,68%
Forlì-Cesena	802	961	874	641	760	4.038
	7,36%	8,87%	8,30%	9,12%	8,32%	8,34%
Modena	1.893	1.773	1.804	1.130	1.623	8.223
	17,37%	16,37%	17,14%	16,07%	17,77%	16,98%
Parma	1.206	1.163	1.110	709	952	5.140
	11,06%	10,73%	10,54%	10,08%	10,42%	10,61%
Piacenza	525	541	544	435	543	2.588
	4,82%	4,99%	5,17%	6,19%	5,95%	5,34%
Ravenna	886	905	809	591	743	3.934
	8,13%	8,35%	7,69%	8,41%	8,14%	8,12%
Reggio Emilia	1.105	1.229	1.182	756	940	5.212
	10,14%	11,34%	11,23%	10,75%	10,29%	10,76%
Rimini	869	850	828	559	740	3.846
	7,97%	7,85%	7,87%	7,95%	8,10%	7,94%
Totale per Regione	10.901	10.834	10.527	7.031	9.133	48.426
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

[nota: Si osserva una netta riduzione nel 2020, con l'aumento nel 2021 rispetto al solo anno precedente ovviamente connessa alle peculiarità del biennio (avvento del Sars-CoV-2, ecc). Si può ipotizzare che il rientro alla totale normalità pre pandemia, possa riportare la numerosità degli infortuni al trend del triennio 2017-19.]

TABELLA 2

Infortuni mortali in Emilia-Romagna suddivisi tra eventi in orario di lavoro ed eventi in itinere

	2017	2018	2019	2020	2021	Totale
Totale Infortuni mortali riconosciuti	76	74	70	91	72	383
a - in occasione di lavoro senza mezzo di trasporto	34	26	29	58	34	181
% sul totale	44,74%	35,14%	41,43%	63,74%	47,22%	47,26%
b - in occasione di lavoro con mezzo di trasporto	22	25	20	22	22	111
c - in itinere con mezzo di trasporto	17	22	19	7	14	79
d - in itinere senza mezzo di trasporto	3	1	2	4	2	12
% sul totale	55,26%	64,86%	58,57%	36,26%	52,78%	52,74%

Osservando il solo dato della mortalità, si riscontra che, nel 2021, dei 72 infortuni mortali riconosciuti il 52,8% sono avvenuti su strada, dato che diviene il **55% se calcolato sul quinquennio 2017-2021**.

GRAFICO 1

Infortuni mortali in Emilia-Romagna: eventi in orario di lavoro ed eventi in itinere con e senza mezzo di trasporto - dati quinquennio 2017-2021

**TABELLA 3**

Infortuni mortali (casistiche "b", "c" e "d" di tabella 2) in Emilia Romagna suddivisi tra Province

	2017	2018	2019	2020	2021	Totale per Provincia
Bologna	4	13	12	13	8	50
	9,52%	27,08%	29,27%	39,39%	21,05%	24,75%
Ferrara	3	6	2	3	3	17
	7,14%	12,50%	4,88%	9,09%	7,89%	8,42%
Forlì-Cesena	4	4	2	3	3	16
	9,52%	8,33%	4,88%	9,09%	7,89%	7,92%
Modena	14	6	7	2	3	32
	33,33%	12,50%	17,07%	6,06%	7,89%	15,84%
Parma	7	6	7	1	6	27
	16,67%	12,50%	17,07%	3,03%	15,79%	13,37%
Piacenza	1	2	2	3	9	17
	2,38%	4,17%	4,88%	9,09%	23,68%	8,42%
Ravenna	0	4	3	2	0	9
	0,00%	8,33%	7,32%	6,06%	0,00%	4,46%
Reggio nell'Emilia	5	6	5	3	6	25
	11,90%	12,50%	12,20%	9,09%	15,79%	12,38%
Rimini	4	1	1	3	0	9
	9,52%	2,08%	2,44%	9,09%	0,00%	4,46%
Totale per Regione	42	48	41	33	38	202
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Il tasso di mortalità della nostra regione, calcolato sul totale degli infortuni riconosciuti nel quinquennio preso in considerazione, è di 4,17 morti per 1000 infortuni stradali.

TABELLA 4**Tasso di mortalità per 1.000 infortuni**

	Piacenza	Ferrara	Parma	Reggio Emilia	Forlì-Cesena	Bologna	Modena	Rimini	Ravenna	Totale per Regione
Infortuni riconosciuti	2.588	2.751	5.140	5.212	4.038	12.694	8.223	3.846	3.934	48.426
Infortuni mortali riconosciuti	17	17	27	25	16	50	32	9	9	202
Tasso di mortalità per 1.000 infortuni	6,57	6,18	5,25	4,80	3,96	3,94	3,89	2,34	2,29	4,17

Analizzando invece il totale degli infortuni riconosciuti avvenuti sulla strada per categorie lavorative (con o senza mezzo di trasporto), emerge che il settore ATECO "C - Attività Manifatturiere" risulta il più colpito, seguono poi il settore "G - Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e Motocicli"; e i settori "H - Trasporto e magazzinaggio" e "Q - Sanità e assistenza sociale".

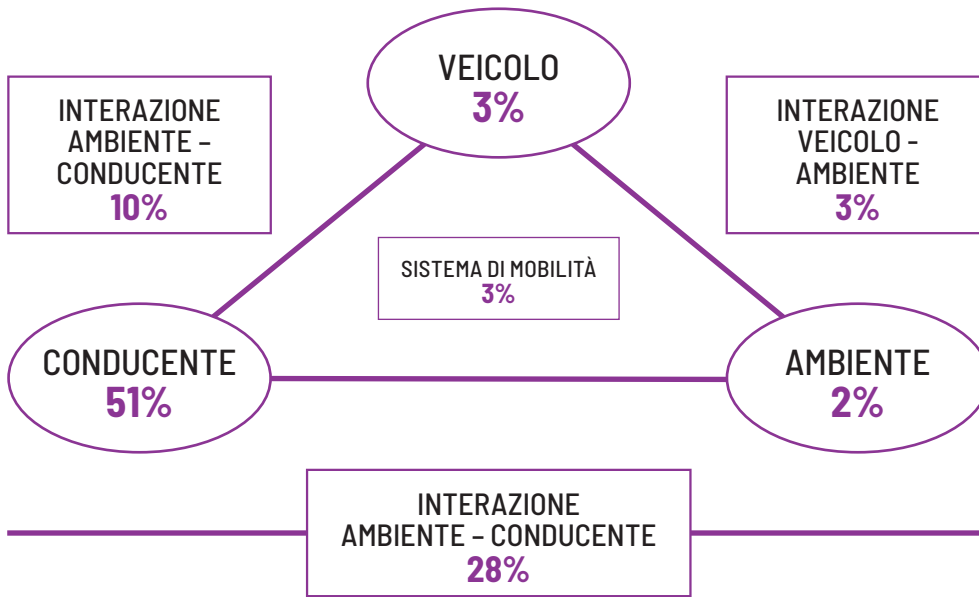
TABELLA 5**Infortuni riconosciuti in orario di lavoro o in itinere con e senza mezzo di trasporto, suddivisi per codice ATECO.**

	Settori Ateco	2017	2018	2019	2020	2021	% media del quinquennio
C	Attività manifatturiere	2.099	2.152	2.087	1.365	1.690	22,64%
G	Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli	1.292	1.301	1.218	827	1.017	13,63%
H	Trasporto e magazzinaggio	1.237	1.216	1.144	881	1.026	13,37%
Q	Sanità e assistenza sociale	936	914	920	690	827	10,44%
N	Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	675	757	745	503	566	7,85%
I	Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	673	729	661	406	511	7,14%
F	Costruzioni	498	488	456	328	435	5,34%
O	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	411	370	351	238	318	4,07%
M	Attività professionali, scientifiche e tecniche	324	309	336	188	240	3,35%
K	Attività finanziarie e assicurative	309	272	258	128	161	2,65%
J	Servizi di informazione e comunicazione	225	239	225	150	174	2,44%
S	Altre attività di servizi	206	185	200	106	127	1,96%
E	Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	116	117	87	75	90	1,17%
R	Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	114	107	100	59	79	1,10%
P	Istruzione	106	106	102	49	90	1,08%
A	Agricoltura, silvicoltura e pesca	73	54	76	55	47	0,74%
L	Attività immobiliari	84	79	62	39	39	0,72%
D	Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	17	31	32	17	24	0,29%
B	Estrazione di minerali da cave e miniere	2	7	0	2	2	0,03%
U	Organizzazioni e organismi extraterritoriali	1	1	0	0	0	0,00%
T	Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico; produzione di beni e servizi indifferenziati per uso proprio da parte di famiglie e convivenze	0	0	0	0	1	0,00%

Le cause degli incidenti stradali, per analisi ormai fortemente consolidate e condivise, sono sostanzialmente ascrivibili a tre fattori, operanti singolarmente ma, più frequentemente, nella loro interazione: il veicolo, la strada e il contesto ambientale e l'uomo.

GRAFICO 2

Le cause degli incidenti stradali - correlazioni e incidenze - fonte ELASIS



La causa riconducibile alla persona è generalmente la più rilevante dal punto di vista percentuale. Essa può, a sua volta, essere ricondotta ad un ampio ventaglio di comportamenti incorretti, tra i quali, i più significativi, sono:

- stanchezza alla guida (per turni orari onerosi nel trasporto professionale ma anche per necessità di spostamenti per trasferte lavorative per lavori ordinari);
- uso di sostanze/alcol prima della guida o durante;
- distrazione da uso di dispositivi elettronici in contemporanea alla guida (aspetto quest'ultimo che sta assumendo una rilevanza preponderante).

Secondo gli ultimi dati disponibili, praticamente un incidente su cinque, è stato provocato dall'uso di dispositivi elettronici alla guida, un numero più alto di quelli causati da uso di alcolici e sostanze stupefacenti. Inoltre, sono sempre più frequenti le infrazioni rilevate a causa dello scorretto uso dei devices, senza utilizzo di viva voce o auricolari. Si stima che circa il 75% degli automobilisti, più o meno frequentemente, utilizzi dispositivi elettronici alla guida, in modo incorretto, e non solo per esigenze lavorative.

Nel mondo del lavoro, poi incidono anche altri fattori specifici che sono determinati dall'organizzazione e dal sistema di sicurezza aziendale quali l'articolazione degli orari di guida, di pausa, di lavoro e di riposo, la formazione dei lavoratori, il comportamento, gli stili di vita e alimentari, lo stato di salute degli addetti, la manutenzione dei mezzi.

Le imprese devono valutare e gestire il rischio dell'incidentalità stradale come tutti gli altri rischi aziendali, come previsto dal D.Lgs 81/08, dandone riscontro nel Documento di Valutazione dei Rischi.

In questo senso non aiuta il fatto che, nel Decreto Legislativo 81/2008 come vigente, non venga fatto alcun cenno alla fattispecie del rischio da incidentalità stradale, che pertanto viene, nella stragrande maggioranza dei casi, sottostimato o addirittura non considerato. Occorre in tal senso un avanzamento anche culturale da parte degli operatori della sicurezza, in primis i datori di Lavoro ma anche RSPP, RLS consulenti, preposti e lavoratori.

La strada non è un luogo di lavoro e ampia e coerente giurisprudenza attesta questo principio. Le situazioni che afferiscono alla mobilità dipendono in modo rilevante da enti gestori delle strade, accesso alla rete viaria anche e soprattutto di utenze non lavorative, tutti fattori al di fuori del controllo di un datore di lavoro; la gestione del sistema è prevalentemente affidata a normative specifiche quali il Codice della Strada e il Regolamento attuativo del Codice della Strada, che non sempre si coordinano in modo efficace con le vigenti regole in materia di sicurezza sul lavoro, ma anche a fronte di queste situazioni, proprio in ragione dei numeri drammatici dell'incidentalità stradale, occorre prestare attenzione alla situazione.

Analisi del contesto

Il comparto dei trasporti professionali è un segmento che occupa in Europa circa il 5% dei lavoratori e che in Italia incide per circa il 6% del PIL con dinamiche in crescita. Sono stimate circa 100.000 ditte, oltre un milione di lavoratori direttamente impegnati su strada e un altro milione impiegato in servizi.

In Emilia-Romagna ci sono circa 10.000 aziende: relativamente poche grandi imprese (operanti principalmente nel trasporto pubblico) e tantissime microimprese, di lavoratori autonomi, spesso riunite in Consorzi. L'evoluzione del settore sta poi portando alla creazione di importanti nuclei logistici intermodali da cui si dispiega il trasporto work on demand e just in time, effettuato prevalentemente su gomma.

Ad essi si uniscono gli operatori che utilizzano la strada in orario di lavoro: servizi urbani, assistenze domiciliari, trasferte lavorative. Praticamente tutto il mondo del lavoro ha necessità, più o meno frequenti e istituzionalizzate, di accedere al sistema della mobilità stradale, con mezzi aziendali o anche con veicoli privati, ed è spesso, proprio nelle realtà lavorative non professionali del trasporto, che si verificano eventi gravi e/o mortali.

L'Emilia-Romagna è poi una regione baricentrica e sconta rilevanti moli di traffico di semplice attraversamento che si sommano a quelli già significativi, appena illustrati, legati alla realtà territoriale specifica, causando un carico di traffico tra i più rilevanti a livello nazionale.

A questo quadro si aggiungono i già elencati fattori peculiari che caratterizzano la tematica specifica dell'incidentalità stradale:

- L'utilizzo promiscuo e generalizzato del luogo strada da parte di lavoratori ma anche di semplici cittadini: proprio per questa sua natura, **la strada** non è un luogo di lavoro, come ormai autorevolmente sancito dalla giurisprudenza, ma è comunque **un luogo dove si lavora**;
- La presenza di una **serie articolata di competenze**, sia **nella gestione** della rete viaria, sia **nei compiti di vigilanza e controllo**. In particolare si evidenzia che, contrariamente agli altri settori lavorativi, nel caso di infortuni stradali, molto raramente vengono coinvolti i servizi AUSL nell'anamnesi degli eventi;
- La presenza di **riferimenti legislativi** specifici e autorevoli come il Codice Stradale che si affiancano, non sempre in modo perfettamente coordinato, al Decreto Legislativo 81/2008, peraltro piuttosto carente in ordine a questa tematica.

A fronte della complessità del fenomeno e dei suoi determinanti, nonché dei molteplici Enti preposti, è necessario inserire l'attività dei Servizi di prevenzione e vigilanza delle ASL all'interno delle reti esistenti ove operano tutti i soggetti interessati a contrastare il fenomeno dell'incidentalità e migliorare la sicurezza stradale. Questo processo si è già, in parte, sviluppato negli anni passati.



Percezione e valutazione del rischio stradale in settori professionali del trasporto

Generalità

La percezione del rischio da incidentalità stradale, nel settore del trasporto professionale di cose e persone, è presente in modo soddisfacente ed è in costante crescita l'attenzione alle tematiche della sicurezza, anche se non sempre in coerenza organica con gli schemi organizzativi previsti dal vigente Decreto Legislativo 81/2008.

Per competenza il ruolo delle AUSL ha messo a fuoco le seguenti tematiche:


- Analisi del rischio da incidentalità stradale nella documentazione di sicurezza aziendale (Documento di Valutazione dei Rischi, Piani/Procedure di emergenza per incidenti, malori, perdite del carico, ecc);
- Formazione del personale (corsi conformi al vigente Accordo sulla formazione Stato Regioni, formazione professionale dei conducenti e titoli abilitanti alla guida dei vari mezzi, ma anche formazione sui corretti stili di vita e di lavoro);
- Manutenzione dei mezzi circolanti (protocolli di manutenzione);
- Sorveglianza Sanitaria (ove prevista con protocolli di controllo con effettuazione di alcool-test e drug-test).

Su questi temi si è dispiegata negli scorsi anni e proseguirà l'attività di vigilanza, con l'utilizzo di una lista di controllo regionale.

La lista di controllo si è rivelata essere uno strumento utile e agile e ha consentito una attivazione, per quanto possibile, omogenea della vigilanza nel settore professionale del trasporto; essa si presta ad essere utilizzabile anche come strumento di autovalutazione da parte delle aziende in ordine agli adempimenti oggetto di verifica.

Di seguito viene allegata la lista di controllo nella versione adottata dai Servizi nell'attività di vigilanza e, di seguito, la formulazione di un correlato strumento di autovalutazione che le ditte possono utilizzare per mettere in campo azioni di prevenzione efficaci.

Lista di controllo regionale

 <p>Direzione generale cura della persona, salute e welfare Servizio prevenzione collettiva e sanità pubblica</p>	<p>DOCUMENTO DI OMOGENEITÀ DEI COMPORTAMENTI IN VIGILANZA</p> <p>LISTA DI CONTROLLO</p> <p>VALUTAZIONE SPECIFICA DEL RISCHIO INFORTUNIO STRADALE IN ORARIO DI LAVORO</p>
--	---

Data sopralluogo: _____ Operatori: _____

Timbro azienda

Nome azienda: _____

Partita IVA: _____

Attività svolta: _____ dal _____

Codice ATECO: _____

N° lavoratori totali: _____ Impiegati amministrativi: _____ Impiegati tecnici: _____ Operai in produzione: _____

Lavoratori stranieri: _____

ORGANIZZAZIONE DELLA PREVENZIONE	Cognome e nome	Presente al sopralluogo
Datore di lavoro		<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No
Dirigente		<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No
Preposto		<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No
RSPP (interno / esterno)		<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No
RLS (aziendale / territoriale / sito)		<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No
Medico competente		<input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No

Unità locale: _____

Autisti dipendenti: _____	N° patenti C: _____	N° patenti D: _____	Altra patente: _____
Tipologia di trasporto (merci o persone): _____			
Attività di guida quotidiana: _____	Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>	Se no, media settimanale (n° giorni): _____	
Distanza media giornaliera percorsa: _____	N° mezzi di proprietà aziendale* _____		
Trasporto merci: portata > 35 q _____	di portata < 35 q _____		
Trasporto persone: > 9 posti _____	< 9 posti _____		

Altro _____

*si escludono le macchine operatrici ad eccezione di quelle del settore nettezza urbana.

Legenda

Evidenza: elemento oggetto di controllo


Visto: è stato verificato

NA: Non Applicabile

Riferimenti : gli esempi riportati sono indicativi degli obblighi di legge, non sono esaustivi e vanno adottati in base alle caratteristiche specifiche dell'azienda

VALUTAZIONE DEI RISCHI			
Evidenza	visto	NA	Riferimenti
Il Documento di valutazione aziendale dei Rischi contiene un approfondimento relativo al rischio specifico di incidente stradale			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - Descrizione del ciclo di lavoro - Analisi infortuni ed incidenti stradali degli ultimi anni - Individuazione delle misure di prevenzione da attuare - Programma per l'attuazione delle misure di prevenzione
Sono analizzati i principali fattori che possono essere causa o concausa di incidenti in orario di lavoro			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - Distanze percorse - Tempi di guida e di riposo - Uso di dispositivi elettronici alla guida - Colpi di sonno - Abuso di alcol o sostanze - Problematiche relative alla stabilità del carico (ausili per il fissaggio del carico, istruzioni agli operatori) - Altro
Sono inserite procedure da attivare in situazioni di emergenza			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - Primo soccorso - Antincendio - Guasti al mezzo - Incidente stradale - Perdita del carico - Altro

Note e Osservazioni

 <p>Direzione generale cura della persona, salute e welfare Servizio prevenzione collettiva e sanità pubblica</p>	<p>DOCUMENTO DI OMOGENEITÀ DEI COMPORTAMENTI IN VIGILANZA</p> <p>LISTA DI CONTROLLO</p> <p>VALUTAZIONE SPECIFICA DEL RISCHIO INFORTUNIO STRADALE IN ORARIO DI LAVORO</p>
--	---

FORMAZIONE E INFORMAZIONE			
Evidenza	visto	NA	Riferimenti
<p>INFORMAZIONE Gli operatori che lavorano su strada sono informati</p>			<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - all'assunzione tramite pacchetto informativo dedicato - relativamente agli effetti conseguenti all'assunzione di alcool, farmaci, droghe - relativamente all'uso dei dispositivi di sicurezza passiva: cintura di sicurezza, indumenti ad alta visibilità - altro
<p>FORMAZIONE Gli operatori che lavorano su strada hanno partecipato a corsi di formazione</p>			<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corsi di formazione contenenti temi relativi al rischio da incidenti stradali (per gli assunti prima del 12/01/2012) - Corsi di formazione "Generale" di 4 ore - Corsi di formazione "Specifica" di 8 ore con particolare riguardo al rischio da incidenti stradali (per gli assunti dopo il 12/01/2012) - Corsi per il rilascio della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) (*) - Aggiornamenti formativi, come previsto dall'Accordo Stato Regioni del 21/12/2011 - Corsi di formazione per l'uso di specifiche attrezzature (carrelli elevatori, ple, ecc) - Corsi di guida sicura - Test di verifica della comprensione della lingua italiana, in caso di lavoratori stranieri
<p>ADDESTRAMENTO Gli operatori che lavorano su strada hanno ricevuto uno specifico addestramento relativo alle attività svolte</p>			<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Procedure da attivare in condizioni di emergenza - Compiti di riparazione o manutenzione

Note e Osservazioni

(*) Le linee applicative degli accordi ex art. 34, c. 2 e 37, c. 2 del D.Lgs. 81/08 prevedono che l'acquisizione della CQC costituisca credito formativo ai fini della formazione "Specifica" secondo l'Accordo Stato Regioni del 25/07/2012

PROCEDURE AZIENDALI E ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Evidenza	visto	NA	Riferimenti
Le misure di prevenzione messe in atto dall'azienda per la gestione del rischio da incidente stradale comprendono Procedure relative a specifiche attività a rischio a cui sono assegnati soggetti in possesso di adeguate competenze			<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Procedura relativa ai controlli sugli equipaggiamenti di sicurezza a bordo dei mezzi - Procedura relativa alla manutenzione dei mezzi - Istituzione e aggiornamento di un registro di manutenzione dei mezzi di trasporto - Procedura per la segnalazione dei guasti e/o anomalie riscontrate da parte dell'autista - Procedura per la modalità di carico e scarico dei mezzi e per la verifica finale di stabilità del carico

Note e Osservazioni

SORVEGLIANZA SANITARIA

Evidenza	visto	NA	Riferimenti
Gli operatori che lavorano su strada sono sottoposti a sorveglianza sanitaria per i rischi specifici della mansione			<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protocollo sanitario con indicazione del rischio alcol e dei relativi accertamenti - accertamenti per verificare l'assenza di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti - accertamenti per verificare l'assenza di condizioni di alcol dipendenza
Sono presenti i relativi giudizi di idoneità			<p>Esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - consegnati al datore di lavoro - consegnati ai lavoratori

Note e Osservazioni

Lista di autovalutazione per aziende professionali del trasporto

LISTA DI AUTOVALUTAZIONE AZIENDALE VALUTAZIONE SPECIFICA DEL RISCHIO DA INCIDENTE STRADALE (versione per ditte professionali del trasporto)

Attività svolta _____

Tipologia di trasporto (merci o persone) _____

Organizzazione ai fini della sicurezza	NOMINATIVO	Email/ telefono
Datore di lavoro		
Deleghe in materia di sicurezza		
Dirigente di riferimento		
R.S.P.P.		
R.L.S.		
Medico Competente		
Consulenti		

VALUTAZIONE DEI RISCHI			
Evidenza	si	no	Riferimenti
Il Documento di valutazione aziendale dei Rischi contiene un approfondimento relativo al rischio specifico di incidente stradale			Esempio: - Descrizione del ciclo di lavoro - Analisi infortuni stradali degli ultimi anni - Individuazione delle misure di prevenzione da attuare - Programma per l'attuazione delle misure di prevenzione
Sono analizzati i principali fattori che possono essere causa o concausa di incidenti in orario di lavoro			Esempio: - Distanze percorse - Tempi di guida e di riposo - Uso di dispositivi elettronici alla guida - Colpi di sonno - Abuso di alcol o sostanze - Problematiche relative alla stabilità del carico (ausili per il fissaggio del carico, istruzioni agli operatori) - Altro
Sono inserite procedure da attivare in situazioni di emergenza			Esempio: - Primo soccorso - Antincendio - Guasti al mezzo - Incidente stradale - Perdita del carico - Altro

FORMAZIONE E INFORMAZIONE			
Evidenza	si	no	Riferimenti
INFORMAZIONE Gli operatori che lavorano su strada sono informati			Esempio: - all'assunzione tramite pacchetto informativo dedicato - relativamente agli effetti conseguenti all'assunzione di alcool, farmaci, droghe - relativamente all'uso dei dispositivi di sicurezza passiva: cintura di sicurezza, indumenti ad alta visibilità - relativamente ai tempi di guida e di pausa dalla guida
FORMAZIONE Gli operatori che lavorano su strada hanno partecipato a corsi di formazione			Esempio: - Corsi di formazione contenenti temi relativi al rischio da incidenti stradali (per gli assunti prima del 12/01/2012) - Corsi di formazione "Generale" di 4 ore - Corsi di formazione "Specifica" con particolare riguardo al rischio da incidenti stradali - Corsi per il rilascio della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC) (*) - Aggiornamenti formativi, come previsto dall'Accordo Stato Regioni del 21/12/2011 - Corsi di formazione per l'uso di specifiche attrezzature (carrelli elevatori, ple, ecc) - Corsi di guida sicura, comprensivi di indicazioni per l'utilizzo di dispositivi elettronici "a mano libera" - Test di verifica della comprensione della lingua italiana, in caso di lavoratori stranieri
ADDESTRAMENTO Gli operatori che lavorano su strada hanno ricevuto uno specifico addestramento relativo alle attività svolte			Esempio: - Procedure da attivare in condizioni di emergenza - Compiti di riparazione o manutenzione

(*) Le linee applicative degli accordi ex art. 34, c. 2 e 37, c. 2 del D.Lgs. 81/08 prevedono che l'acquisizione della CQC costituisca credito formativo ai fini della formazione "Specifica" secondo l'Accordo Stato Regioni del 25/07/2012

PROCEDURE AZIENDALI E ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO			
Evidenza	si	no	Riferimenti
Le misure di prevenzione messe in atto dall'azienda per la gestione del rischio da incidente stradale comprendono Procedure relative a specifiche attività a rischio a cui sono assegnati soggetti in possesso di adeguate competenze			Esempio: - Procedura relativa ai controlli sugli equipaggiamenti di sicurezza a bordo dei mezzi - Procedura relativa alla manutenzione dei mezzi - Istituzione e aggiornamento di un registro di manutenzione dei mezzi di trasporto - Procedura per la segnalazione dei guasti e/o anomalie riscontrate da parte dell'autista - Procedura per la modalità di carico e scarico dei mezzi e per la verifica finale di stabilità del carico

SORVEGLIANZA SANITARIA			
Evidenza	SI	no	Riferimenti
Gli operatori che lavorano su strada sono sottoposti a sorveglianza sanitaria per i rischi specifici della mansione			Esempio: - Protocollo sanitario con indicazione del rischio alcol e dei relativi accertamenti - accertamenti per verificare l'assenza di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti - accertamenti per verificare l'assenza di condizioni di alcol dipendenza
Sono presenti i relativi giudizi di idoneità			Esempio: - consegnati al datore di lavoro - consegnati ai lavoratori

Buone pratiche

Alla luce delle specificità oggetto di controllo e autovalutazione vengono di seguito brevemente illustrate le buone prassi correlate.

Il documento di valutazione dei rischi

La vigente normativa stabilisce che il Datore di Lavoro effettui **la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del documento** previsto dall'articolo 28 del D.Lgs 81/2008.

I lavoratori del trasporto esercitano la loro attività professionale sulla strada per una parte importante della loro giornata lavorativa e il rischio di incidente stradale è un loro rischio professionale. Come tutti i rischi anche il rischio stradale deve essere oggetto di una specifica valutazione.

Il documento redatto a conclusione della valutazione e sottoscritto dal responsabile del servizio di prevenzione e protezione, dal rappresentante dei lavoratori per la sicurezza o dal rappresentante dei lavoratori per la sicurezza territoriale e dal medico competente, ove nominato, deve contenere:

- 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. La scelta dei criteri di redazione del documento è rimessa al datore di lavoro, che vi provvede con criteri di semplicità, brevità e comprensibilità, in modo da garantirne la completezza e l'idoneità quale strumento operativo di pianificazione degli interventi aziendali e di prevenzione;
- l'indicazione delle misure di prevenzione e di protezione attuate e dei dispositivi di protezione individuali adottati, a seguito della valutazione;
- il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza;
- l'individuazione delle procedure per l'attuazione delle misure da realizzare, nonché dei ruoli dell'organizzazione aziendale che vi debbono provvedere, a cui devono essere assegnati unicamente soggetti in possesso di adeguate competenze e poteri;
- l'indicazione del nominativo del responsabile del servizio di prevenzione e protezione, del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza o di quello territoriale e del medico competente che ha partecipato alla valutazione del rischio;
- l'individuazione delle mansioni che eventualmente espongono i lavoratori a rischi specifici che richiedono una riconosciuta capacità professionale, specifica esperienza, adeguata formazione e addestramento.

Ai sensi dell'art. 29, poi è specificato che:

- Il datore di lavoro effettua la valutazione ed elabora il documento, in collaborazione con il responsabile del servizio di prevenzione e protezione e il medico competente, previa consultazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza.
- La valutazione dei rischi deve essere immediatamente rielaborata, nel rispetto delle modalità di cui ai commi 1 e 2, in occasione di modifiche del processo produttivo o della organizzazione del lavoro significative ai fini della salute e sicurezza dei lavoratori, o in relazione al grado di evoluzione della tecnica, della prevenzione o della protezione o a seguito di infortuni significativi o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità.

I principi generali di prevenzione dei rischi professionali applicati al rischio stradale permettono di raggruppare le misure attorno a diverse tematiche:

- la gestione degli spostamenti;
- la gestione dei mezzi;
- la gestione delle comunicazioni (analisi dei bisogni di comunicazione legati al lavoro e regolamentazione in funzione dei dispositivi di comunicazione di cui sono equipaggiati i mezzi e/o soluzioni alternative);
- la gestione delle competenze dei lavoratori alla guida.

Nello specifico la valutazione del rischio da incidente stradale, affinché sia un effettivo strumento di pianificazione degli interventi aziendali di prevenzione, deve prendere in considerazione:

- i dati relativi agli eventuali incidenti stradali occorsi negli anni e i "quasi-incidenti", nonché la tracciatura delle contravvenzioni al Codice della Strada elevate ai propri conducenti. L'analisi della sinistrosità aziendale e della tipologia di contravvenzioni permette di testare le misure di prevenzione e protezione messe in campo, di procedere a delle comparazioni nel tempo e di analizzare i fattori, determinanti e modulatori, che hanno portato all'evento;

- il tipo di trasporto (locale/ regionale/nazionale/internazionale; notturno/diurno; su strade urbane, extraurbane, autostrade), i chilometri giornalieri mediamente percorsi e se vi sia una diversa distribuzione tra gli autisti;
- tipologie di materiali trasportati;
- il rispetto dei tempi di guida e di riposo;
- l'analisi dei bisogni di comunicazione durante il lavoro (informazioni sul percorso, comunicazione con l'azienda, ecc.) e la disponibilità di strumenti di comunicazione (kit mani libere, bluetooth, ecc.) all'interno della cabina di guida;
- un corretto stile di vita: la non assunzione di sostanze alcoliche anche durante i pasti e la non assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

Nell'ambito delle misure adottate occorre prendere in esame:

- la possibilità di un controllo formalizzato (anche a campione) delle registrazioni dei tempi di guida e di riposo;
- la predisposizione di procedure di controllo di funzionamento dei dispositivi di sicurezza dei mezzi;
- la predisposizione di procedure per la manutenzione dei mezzi* e l'istituzione di un registro di annotazione degli interventi effettuati e con la periodicità degli stessi;
- gli strumenti di comunicazione dati in dotazione;
- l'individuazione di procedure interne su aspetti considerati particolarmente importanti per la sicurezza (divieto di assumere alcolici durante l'attività lavorativa, il richiamo al rispetto del codice della strada, regolamentazione dell'uso del cellulare durante il lavoro);
- la segnalazione da parte dei conducenti dei malfunzionamenti (predisposizione di una lista di controlli da effettuare da parte dell'autista prima della partenza, di un modulo per la segnalazione dei guasti, ecc.) soprattutto in caso di uso promiscuo dei mezzi;
- la partecipazione a corsi di formazione con stage teorico e pratico per rafforzare le competenze di guida senza fermarsi al possesso del titolo abilitativo di legge (corsi di guida sicura, utilizzo di simulatori per guida in condizioni difficili, ecc.)

* Per i mezzi soggetti a periodico collaudo ai sensi del Codice Stradale, l'attestazione del collaudo stesso è elemento necessario per attestare l'idoneità all'accesso alla strada del mezzo, ma va corredato con l'evidenza di corretta manutenzione in accordo con quanto previsto dai manuali d'uso e manutenzione del veicolo.

Per i mezzi non soggetti a collaudo periodico ai sensi del Codice Stradale (biciclette, monopattini, ciclomotori di cilindrata inferiore ai 125 cc) l'evidenza di corretta manutenzione dovrà prevedere il rispetto degli adempimenti previsti dal DVR, da eventuali procedure interne e soprattutto dal Manuale d'uso e manutenzione dei veicoli.

La formazione, informazione e addestramento

L'informazione è il "complesso delle attività dirette a fornire conoscenze utili alla identificazione, alla riduzione e alla gestione dei rischi in ambiente di lavoro" [art.2, comma 1, lett. bb) D.lgs. 81/08] ed è regolamentata dall'articolo 36 del D.Lgs. 9 aprile 2008, n.81.

Il datore di lavoro provvede affinché ciascun lavoratore riceva una adeguata informazione:

- Sui rischi per la salute e la sicurezza sul lavoro connessi alle attività dell'impresa in generale;
- Sulle procedure che riguardano il primo soccorso, la lotta antincendio, l'evacuazione dei luoghi di lavoro;
- Sui nominativi dei lavoratori incaricati di applicare le misure d'emergenza;
- Sui nominativi del responsabile e degli addetti del servizio di prevenzione e protezione, e del medico competente.

Il datore di lavoro provvede altresì 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;
- Sui pericoli connessi all'uso delle sostanze e delle miscele pericolose sulla base delle schede dei dati di sicurezza previste dalla normativa vigente e dalle norme di buona tecnica;
- Sulle misure e le attività di protezione e prevenzione adottate.

Per quanto riguarda l'informazione, all'atto dell'assunzione, il datore di lavoro deve fornire agli operatori che lavorano su strada, un pacchetto informativo dedicato al rischio da incidenti stradali, i cui contenuti possono essere relativi agli effetti conseguenti all'assunzione di alcool, farmaci, droghe, agli stili di vita, all'uso dei dispositivi di sicurezza passiva, al rispetto del Codice della Strada con particolare riferimento al divieto di uso del telefono cellulare.

Le informazioni devono essere veicolate nella lingua più comprensibile per l'operatore. Di più facile comprensione sono sicuramente le immagini.

Tenendo conto della molteplicità di lingue e nazionalità coinvolte nella movimentazione di merci è consigliabile che il materiale informativo sia riprodotto nel maggior numero di lingue possibile in base alle nazionalità presenti tra i driver.

La formazione è il "processo educativo attraverso il quale trasferire ai lavoratori e agli altri soggetti del sistema di prevenzione e protezione aziendale conoscenze e procedure utili alla acquisizione di competenze per lo svolgimento in sicurezza dei rispettivi compiti in azienda e alla identificazione, alla riduzione e alla gestione dei rischi" [art.2, co.1, lett. aa) D.Lgs 81/08].

L'articolo 37 del D.Lgs 9 aprile 2008, n.81 prevede: Il datore di lavoro assicura che ciascun lavoratore riceva una formazione sufficiente e adeguata in materia di salute e sicurezza, anche rispetto alle conoscenze linguistiche, con riferimento a:

- Concetti di rischio, danno, prevenzione, protezione, organizzazione della prevenzione aziendale, diritti e doveri dei vari soggetti aziendali, organi di vigilanza, controllo, assistenza;
- 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.

In riferimento agli autisti degli automezzi, risulta essenziale il possesso della Carta di Qualificazione del Conducente (CQC). Si tratta del certificato che qualifica i conducenti per la guida professionale di veicoli adibiti per trasporto di merci e persone. La CQC è stata introdotta dalla Direttiva 2003/59/CE, recepita in Italia con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili del 30 luglio 2021.

Sulla base delle linee guida di interpretazione degli attuali Accordi sulla formazione, per il suo rilascio è previsto un percorso formativo che, per numero di ore, contenuti e argomenti, è equivalente alla formazione specifica alla mansione in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Si sottolinea però la necessità di integrare la formazione specifica in caso la mansione non sia solamente quella "pura di autista" e come, al di là delle esigenze normative, sia da favorire una politica di formazione dei conducenti in relazione alle competenze attese e ad una analisi degli incidenti/infortuni nonché dei problemi riscontrati durante la guida.

Resta sempre valido l'obbligo per la "formazione base" secondo l'Accordo Stato Regioni.

Prevedere, inoltre, in caso di adozione di nuovi mezzi e/o attrezzature, interventi formativi specifici.

L'addestramento viene effettuato da persona esperta e sul luogo di lavoro. La Legge 215/2021 che ha aggiornato il testo del Decreto Legislativo 81/2008 ha fortemente sottolineato l'importanza di questo adempimento.

L'addestramento consiste nella prova pratica, per l'uso corretto e in sicurezza di attrezzature, macchine, impianti, sostanze, dispositivi, anche di protezione individuale; l'addestramento consiste, inoltre, nell'esercitazione applicata, per le procedure di lavoro in sicurezza. Gli interventi di addestramento effettuati devono essere tracciati in apposito registro anche informatizzato.

In caso di adozione di nuovi veicoli o per i neo assunti è necessario un passaggio a scopo addestrativo in cui siano illustrate le peculiarità dei veicoli messi a disposizione.

Con sempre maggiore frequenza vengono oggi implementate nei veicoli innovazioni tecnico-operative, spesso proprio in materia di sicurezza, la cui conoscenza si rivela essenziale per una corretta conduzione del mezzo. Occorre illustrare questi aggiornamenti al personale e lasciare traccia di tale adempimento.

Per quanto concerne l'addestramento relativo alle attività svolte prevedere procedure da attivare in caso di emergenza ed eventualmente formazione antincendio e primo soccorso.

Procedure aziendali e organizzazione del lavoro

Il datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 18 del D.Lgs 9 aprile 2008, n.81, deve

- nell'affidare i compiti ai lavoratori, tenere conto delle capacità e delle condizioni degli stessi in rapporto alla loro salute e alla sicurezza;
- fornire ai lavoratori i necessari e idonei dispositivi di protezione individuale, sentito il responsabile del servizio di prevenzione e protezione e il medico competente, ove presente;

- prendere le misure appropriate affinché soltanto i lavoratori che hanno ricevuto adeguate istruzioni e specifico addestramento accedano alle zone che li espongono ad un rischio grave e specifico;
- richiedere l'osservanza da parte dei singoli lavoratori delle norme vigenti, nonché delle disposizioni aziendali in materia di sicurezza e di igiene del lavoro e di uso dei mezzi di protezione collettivi e dei dispositivi di protezione individuali messi a loro disposizione;
- adottare le misure per il controllo delle situazioni di rischio in caso di emergenza e dare istruzioni affinché i lavoratori, in caso di pericolo grave, immediato e inevitabile, abbandonino il posto di lavoro o la zona pericolosa;
- adempiere agli obblighi di informazione, formazione e addestramento di cui agli articoli 36 e 37;
- astenersi, salvo eccezione debitamente motivata da esigenze di tutela della salute e sicurezza, dal richiedere ai lavoratori di riprendere la loro attività in una situazione di lavoro in cui persiste un pericolo grave e immediato;

Le attrezzature di lavoro messe a disposizione dei lavoratori devono essere poi conformi alle specifiche disposizioni legislative e regolamentari di recepimento delle Direttive comunitarie di prodotto.

I mezzi di trasporto messi a disposizione dei lavoratori devono essere conformi, efficienti e oggetto della necessaria manutenzione, secondo le indicazioni fornite dal costruttore nel Manuale d'uso e manutenzione. Devono poi essere corredati di equipaggiamenti di sicurezza e di confort che permettono di evitare incidenti o ridurre la loro gravità: ABS, airbags, climatizzatore, limitatore di velocità, ecc.

A bordo dei mezzi deve poi essere previsto del materiale di sicurezza: estintore, pacchetto di primo soccorso, indumenti ad alta visibilità e altri DPI ritenuti necessari, per l'uso dei quali va fornita la necessaria formazione e l'addestramento all'uso.

Sorveglianza sanitaria

L'art. 41, comma 1, lettera a) del D.lgs. 81/08, stabilisce che la sorveglianza sanitaria venga effettuata dal medico competente nei casi previsti dalla normativa vigente, dalle indicazioni fornite dalla Commissione consultiva di cui all'articolo 6 e, nello stesso comma alla lettera b), qualora il lavoratore ne faccia richiesta e la stessa sia ritenuta dal medico competente correlata ai rischi lavorativi.

La sorveglianza sanitaria comprende visite mediche e accertamenti diagnostici mirati a individuare l'assenza di controindicazioni al lavoro cui il lavoratore è destinato, a valutare la sua idoneità alla mansione specifica, nonché a controllare lo stato di salute dei lavoratori sia per escludere patologie di nuova insorgenza che possano costituire una controindicazione all'esposizione sia per valutare la presenza di eventuali effetti precoci dell'esposizione agli agenti di rischio.

Le visite mediche previste sono le seguenti:

- a. visita medica preventiva;
- b. visita medica periodica;
- c. visita medica su richiesta del lavoratore;
- d. visita medica in occasione del cambio della mansione;
- e. visita medica alla cessazione del rapporto di lavoro nei casi previsti dalla normativa vigente;
- f. visita medica preventiva in fase preassuntiva;
- g. visita medica precedente alla ripresa del lavoro, a seguito di assenza per motivi di salute di durata superiore ai sessanta giorni continuativi.

Ad eccezione delle visite di fine rapporto, tali visite si concludono con un giudizio di idoneità alla mansione specifica.

Con esclusivo riferimento alle attività di guida, le situazioni di obbligo variano a seconda del tipo di categoria di patente richiesta.

La normativa vigente prevede l'obbligo di sottoporre a sorveglianza sanitaria, finalizzata all'accertamento della assenza di tossicodipendenza, i conducenti per i quali è richiesto il possesso della patente di guida categoria C, D, E, e quelli per i quali è richiesto il certificato di abilitazione professionale per la guida di taxi o di veicoli in servizio di noleggio con conducente, ovvero il certificato di formazione professionale per guida di veicoli che trasportano merci pericolose su strada (Allegato I, punto 2, lettera a) del Provvedimento 99/CU del 30 ottobre 2007).

L'obbligo di sottoporre ad accertamenti di assenza di tossicodipendenza è stabilito all'art. 125 del DPR 309 del 9/10/1990 "Testo unico delle leggi in materia di disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope, prevenzione cura e riabilitazione

dei relativi stati di tossicodipendenza”, per le mansioni comportanti rischi per la sicurezza, l’incolumità e la salute di terzi, che sono state individuate nell’ Allegato I, del Provvedimento 99/CU del 30 ottobre 2007.

Secondo quanto contenuto all’art. 1 di tale Provvedimento, la sorveglianza sanitaria è obbligatoria per tutte le mansioni indicate in allegato, deve essere effettuata dal medico competente e deve avere di norma con periodicità annuale.

L’obbligo non riguarda i lavoratori autonomi, i quali, come previsto dall’art. 21, comma 2, lettera a) del D.Lgs. 81/08, con oneri a proprio carico, hanno facoltà di “beneficiare della sorveglianza sanitaria secondo le previsioni di cui all’articolo 41”.

Se per le categorie di conducenti sopra richiamati è stabilito un preciso obbligo di sorveglianza sanitaria (art. 1 del Provvedimento 99/CU del 30 ottobre 2007), così non è per i conducenti adibiti alla guida di veicoli per i quali è necessario il possesso di patente di guida B (o inferiore), che devono essere sottoposti a sorveglianza sanitaria solo qualora siano presenti rischi (e di entità) per i quali è espressamente prevista, ad esempio per la effettuazione di movimentazione manuale di carichi.

L’art. 41, comma 4, del D.Lgs 81/08 prevede che nei casi e alle condizioni previste dall’ordinamento le visite di sorveglianza sanitaria siano anche finalizzate alla verifica di assenza delle condizioni di alcol dipendenza e di assunzione di sostanze psicotrope e stupefacenti.

In assenza di altre condizioni di rischio espressamente normate, non determina l’obbligo di garantire l’effettuazione della sorveglianza sanitaria ai conducenti patente B nemmeno la loro inclusione nell’elenco delle mansioni per le quali vige il divieto di assunzione di bevande alcoliche durante l’attività lavorativa.

L’attività di guida viene richiamata al punto 8, lettera a) dell’Allegato 1 dell’Intesa 16 marzo 2006, “Individuazione delle attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro ovvero per la sicurezza, l’incolumità o la salute dei terzi, ai fini del divieto di assunzione e di somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche, ai sensi dell’articolo 15 della legge 30 marzo 2001, n. 125” che comprende gli addetti alla guida di veicoli stradali per i quali è richiesto il possesso della patente di guida categoria B, C, D, E, e quelli per i quali è richiesto il certificato di abilitazione professionale per la guida di taxi o di veicoli in servizio di noleggio con conducente, ovvero il certificato di formazione professionale per guida di veicoli che trasportano merci pericolose su strada.

In tali casi, coerentemente con le indicazioni contenute negli Orientamenti regionali per Medici Competenti della Regione Emilia Romagna, la verifica dell’assenza di alcoldipendenza deve avvenire solo per i lavoratori già sottoposti a visite mediche perché esposti a rischi professionali per i quali vige l’obbligo di sorveglianza sanitaria.

Con riferimento quindi alle sole attività di guida, gli adempimenti in tema di sorveglianza sanitaria previsti possono essere così riassunti:

TABELLA 6
Articolazione della sorveglianza sanitaria nel settore della guida professionale

ACCERTAMENTI SANITARI PER	Autisti taxi, NCC, trasporto merci pericolose	Autisti patente B	Autisti patente C	Autisti patente D	Autisti patente E
Tossicodipendenza o assunzione di sostanze psicotrope	si	no	si	si	si
Alcol dipendenza	si	no	si	si	si
Controlli alcoli metrici	si	si	si	si	si

Con eccezione dei controlli alcolimetrici, previsti dall’art. 15, comma 2, della L. 125 del 30 marzo 2001, che sono finalizzati esclusivamente alla verifica del rispetto del divieto di assunzione e somministrazione di bevande alcoliche e superalcoliche durante l’attività lavorativa, le visite mediche e gli accertamenti integrativi effettuati nell’ambito della sorveglianza sanitaria comportano l’espressione di un giudizio di idoneità alla mansione specifica, secondo le previsioni di cui all’art. 41, comma 6, del D.Lgs. 81/08.

Di tale giudizio il datore di lavoro deve tenere conto nell’assegnare ai lavoratori i compiti, attuando le misure eventualmente indicate dal medico competente.

Proposte

Documento di valutazione dei rischi

Soluzione organizzativa: Verificare periodicamente l'adeguatezza del DVR alla realtà operativa aziendale, accertare la presenza del capitolo dedicato ai rischi da incidentalità stradale con l'analisi di tutti i fattori di rischio tenendo conto di quanto indicato anche nelle Buone Pratiche e la predisposizione di un piano di miglioramento efficace per contrastare tale rischio.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Medico Competente.

Formazione informazione e addestramento

Soluzione organizzativa: al momento dell'assunzione, in caso di adozione di nuovi mezzi e/o attrezzature, e, comunque, periodicamente; fornire formazione e informazione in una lingua comprensibile agli autisti sulle modalità comportamentali e procedurali, comprese le procedure di emergenza e la guida sicura.

Alcuni corsi formativi, quali quelli finalizzati all'acquisizione della CQC, sono riconosciuti come formazione specifica anche ai sensi dell'Accordo Stato Regioni in materia. Enti formatori quali scuole guida o enti che si occupano istituzionalmente o a titolo volontario di sicurezza stradale potrebbero essere proficuamente coinvolti in attività di formazione e informazione dei lavoratori.

Questa attività deve essere debitamente integrata con l'addestramento, svolto da personale esperto, e relativo alle attrezzature e ai mezzi messi a disposizione dei lavoratori.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Responsabile della formazione aziendale, Medico Competente, Scuole Guida, Enti che si occupano di sicurezza sulle strade.

Procedure aziendali e organizzazione del lavoro

Soluzioni organizzative:

- Organizzare turni e percorsi in modo da ottimizzare gli orari di guida, prevedendo il rispetto della norma in merito ai tempi di guida e ai tempi di riposo;
- Fornire mezzi in adeguato stato manutentivo, corredati da equipaggiamenti di sicurezza e predisporre procedure di manutenzione anche al di fuori dei controlli tecnici regolamentari;
- Predisporre procedure di controllo del buono stato dei veicoli, alla partenza e/o al ritorno, garantendo la tracciabilità (lista delle riparazioni, check list dei controlli effettuati, ecc.). Il datore di lavoro deve istituire liste di controlli dei difetti di funzionamento dei principali sistemi di sicurezza (ad esempio sistema frenante) da spuntare da parte dei conducenti con verifiche prima dell'utilizzo del mezzo. Nonché deve essere incentivata la sistematica segnalazione da parte dei conducenti dei malfunzionamenti e dei problemi riscontrati durante la guida, predisponendo un modulo per la segnalazione dei guasti;
- Istituire delle regole di comunicazione in base alle effettive necessità lavorative e dotare i mezzi di dispositivi di comunicazione conformi alle norme vigenti, "a mani libere", cioè in grado di attivarsi senza necessità di staccare mani e sguardo dal sistema di guida;
- Fornire informazioni in una lingua comprensibile agli autisti sulle modalità comportamentali e procedurali, comprese le procedure di emergenza.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS.

Sorveglianza sanitaria

Soluzione organizzativa: verificare periodicamente con il medico competente sia l'anagrafica, sia i mansionari degli operatori onde sottoporre i lavoratori, per cui è necessario, a sorveglianza sanitaria.

Collaborazione fra Datore di Lavoro e Medico Competente nell'informazione in merito a temi come stili di vita, uso di alcol e droghe,

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Medico competente.



Percezione e valutazione del rischio stradale in settori non professionali del trasporto

Generalità

La percezione del rischio da incidentalità stradale, nei settori non professionali del trasporto di cose e persone, è sostanzialmente nulla. In base all'esperienza condotta dai servizi PSAL sul settore è possibile affermare che nei vari documenti aziendali inerenti la sicurezza è raro riscontrare l'analisi del rischio da incidentalità stradale, non solo nelle piccole e medie aziende ove l'uso dei veicoli è solo funzionale a mobilità strumentali prevalentemente commerciali, ma anche nella imprese dotate di flotte di mezzi propri, affidati al personale per lavorazioni, trasferte, ecc.

In questo campo è necessaria una forte azione, anche culturale, volta ad incrementare la percezione del rischio da incidentalità stradale per i lavoratori e conseguentemente e a consentire l'adozione di azioni efficaci, a cominciare dalla formazione e informazione degli operatori.

I temi di rilievo sono:

- Analisi del rischio da incidentalità stradale nella documentazione di sicurezza aziendale (Documento di Valutazione dei Rischi, Piani/Procedure di emergenza);
- Formazione del personale (corsi obbligatori secondo il vigente accordo Stato Regioni, formazione professionale dei conducenti e titoli abilitanti alla guida dei vari mezzi, ma anche formazione sui corretti stili di vita e di lavoro);
- Manutenzione dei mezzi circolanti di proprietà aziendale (protocolli di manutenzione).

Tra le imprese che possiamo annoverare tra quelle pertinenti in ordine ai temi del presente paragrafo:

- Pubbliche amministrazioni ed Enti locali;
- Aziende sanitarie;
- Grandi e medie imprese con flotte di veicoli per le trasferte del personale commerciale e tecnico;
- Attività sociali e di assistenze domiciliari;
- Addetti commerciali;
- Imprese edili-stradali e impiantistiche che afferiscono a cantieri temporanei e mobili;

Di seguito viene allegato uno strumento di autovalutazione che le ditte possono utilizzare per verificare la rispondenza alla normativa.

Lista di autovalutazione per aziende non professionali del trasporto

LISTA DI AUTOVALUTAZIONE AZIENDALE VALUTAZIONE SPECIFICA DEL RISCHIO DA INCIDENTE STRADALE (versione per ditte non professionali del trasporto)

Attività svolta _____

Organizzazione ai fini della sicurezza	NOMINATIVO	Email/ telefono
Datore di lavoro		
Deleghe in materia di sicurezza		
Dirigente di riferimento		
R.S.P.P.		
R.L.S.		
Medico Competente		
Consulenti		

VALUTAZIONE DEI RISCHI			
Evidenza	si	no	Riferimenti
E' previsto l'uso di mezzi aziendali o privati per ragioni lavorative			Esempio: - Trasporto di attrezzature - Trasporto di persone/colleghi
Il Documento di valutazione aziendale dei Rischi contiene un approfondimento relativo al rischio specifico di incidente stradale			Esempio: - Analisi infortuni stradali degli ultimi anni - Individuazione delle misure di prevenzione da attuare - Programma per l'attuazione delle misure di prevenzione
Sono analizzati i principali fattori che possono essere causa o concausa di incidenti in orario di lavoro			Esempio: - Distanze e tempi di guida e di riposo - Uso di dispositivi elettronici alla guida - Colpi di sonno - Abuso di alcol o sostanze - Problematiche relative alla stabilità del carico
Sono inserite procedure da attivare in situazioni di emergenza			Esempio: - Primo soccorso - Antincendio - Guasti al mezzo - Incidente stradale - Perdita del carico - Altro

FORMAZIONE E INFORMAZIONE			
Evidenza	si	no	Riferimenti
INFORMAZIONE Gli operatori che lavorano anche saltuariamente su strada sono informati			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - all'assunzione - relativamente agli effetti conseguenti all'assunzione di alcool, farmaci, droghe - relativamente all'uso dei dispositivi di sicurezza passiva: cintura di sicurezza, indumenti ad alta visibilità - relativamente ai tempi di guida e di pausa dalla guida - altro
FORMAZIONE Gli operatori hanno partecipato a corsi di formazione			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - Corsi di formazione contenenti temi relativi al rischio da incidenti stradali - Corsi di formazione "Generale" di 4 ore - Corsi di formazione "Specifica" di 8 ore con particolare riguardo al rischio da incidenti stradali - Corsi di guida sicura relativamente ai tempi di guida e di pausa dalla guida - Test di verifica della comprensione della lingua italiana, in caso di lavoratori stranieri
ADDESTRAMENTO Gli operatori hanno ricevuto uno specifico addestramento relativo alle attività svolte			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - Procedure da attivare in condizioni di emergenza

PROCEDURE AZIENDALI E ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO			
Evidenza	si	no	Riferimenti
Le misure di prevenzione messe in atto dall'azienda per la gestione del rischio da incidente stradale comprendono Procedure relative a specifiche attività a rischio a cui sono assegnati soggetti in possesso di adeguate competenze			Esempio: <ul style="list-style-type: none"> - Procedura relativa ai controlli sugli equipaggiamenti di sicurezza a bordo dei mezzi - Procedura relativa alla manutenzione dei mezzi - Istituzione e aggiornamento di un registro di manutenzione dei mezzi di trasporto della flotta aziendale - Procedura per la segnalazione dei guasti e/o anomalie riscontrate da parte dell'autista - Procedura per la modalità di carico e scarico dei mezzi e per la verifica finale di stabilità del carico

Proposte

Documento di valutazione dei rischi

Soluzione organizzativa: Verificare periodicamente l'adeguatezza del DVR alla realtà operativa aziendale, accertare la presenza del capitolo dedicato ai rischi da incidentalità stradale con l'analisi di tutti i fattori di rischio tenendo conto di quanto indicato anche nelle Buone Pratiche e la predisposizione di un piano di miglioramento efficace per contrastare tale rischio.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Medico Competente.

Formazione informazione e addestramento

Soluzione organizzativa: al momento dell'assunzione, in caso di adozione di nuovi mezzi e/o attrezzature, e, comunque, periodicamente; fornire formazione e informazione in una lingua comprensibile sulle modalità comportamentali e procedurali, comprese le procedure di emergenza e la guida sicura.

Enti formatori quali scuole guida o enti che si occupano istituzionalmente o a titolo volontario di sicurezza stradale potrebbero essere proficuamente coinvolti in attività di formazione e informazione dei lavoratori.

Questa attività deve essere debitamente integrata con l'addestramento, svolto da personale esperto, e relativo alle attrezzature e ai mezzi messi a disposizione dei lavoratori.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Responsabile della formazione aziendale, Medico Competente, Scuole Guida, Enti che si occupano di sicurezza sulle strade.

Procedure aziendali e organizzazione del lavoro

Soluzioni organizzative:

- Analizzare gli effettivi bisogni di spostamenti tenuto conto che il rischio stradale è direttamente legato alle distanze percorse e alle condizioni di guida valutare i tempi dei percorsi, prevedendo idonee soste/modalità di riposo; pianificare gli spostamenti tenendo in considerazione le condizioni di circolazione: condizioni meteorologiche e di traffico e tipologia di strade; valutare la gestione dei contrattempi e delle urgenze).
- Organizzare momenti di formazione complementare rispetto alle competenze di legge (patente) anche in considerazione che i mezzi aziendali possono avere caratteristiche molto differenti rispetto al veicolo personale del lavoratore;
- Fornire mezzi in adeguato stato manutentivo, corredati da equipaggiamenti di sicurezza e predisporre procedure di manutenzione anche al di fuori dei controlli tecnici regolamentari
- Predisporre procedure di controllo del buono stato dei veicoli, alla partenza e/o al ritorno, garantendo la tracciabilità (lista delle riparazioni, check list dei controlli effettuati, ecc.). Il datore di lavoro deve istituire liste di controlli dei difetti di funzionamento dei principali sistemi di sicurezza (ad esempio sistema frenante) da spuntare da parte dei conducenti con verifiche prima dell'utilizzo del mezzo. Nonché deve essere incentivata la sistematica segnalazione da parte dei conducenti dei malfunzionamenti e dei problemi riscontrati durante la guida, predisponendo un modulo per la segnalazione dei guasti;
- Istituire delle regole di comunicazione in base alle effettive necessità lavorative e dotare i mezzi di dispositivi di comunicazione conformi alla norme vigenti, "a mani libere", cioè in grado di attivarsi senza necessità di staccare mani e sguardo dal sistema di guida.
- Fornire informazioni in una lingua comprensibile agli autisti sulle modalità comportamentali e procedurali, comprese le procedure di emergenza.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS.

L'uso dei dispositivi elettronici alla guida

Il settore delle consegne a domicilio "just in time" con necessità di connessione durante la permanenza su strada

L'art. 173 comma 2 del Codice della Strada dispone che "è vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici ovvero di usare cuffie sonore [...]. È consentito l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie (che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani)". Quindi la legge italiana vieta qualsiasi utilizzo fisico del telefono mentre si è alla guida: niente telefonate, niente invio di messaggi sia di testo che vocali, niente consultazione di mappe per orientarsi sulla strada, niente selezione di playlist musicali. Durante la marcia le mani del conducente devono stare ben salde sul volante/manubrio e non armeggiare con lo smartphone, e gli occhi devono stare attenti alla guida e alla strada e non allo schermo.

L'uso del cellulare alla guida è consentito solo a condizioni chiare e ben precise:

- il device/telefono in auto può essere usato solamente con l'auricolare o con il viva voce. È vietato tenere il cellulare anche con una sola delle due mani, anche se si è fermi in coda nel traffico;
- nel caso di utilizzo dell'auricolare, quest'ultimo deve occupare un solo orecchio, mentre l'altro deve essere libero e udente;
- è consentito usare lo smartphone se connesso al bluetooth dell'auto, attraverso i comandi vocali, ma la sincronizzazione deve essere fatta prima di mettersi in moto, perché dopo non si può più utilizzare il dispositivo. Il buon senso suggerisce comunque di non distrarsi dalla guida per leggere il display dell'auto connesso al telefonino, dato che gli occhi devono guardare sempre la strada.

Ci sono però alcune forme di lavoro che organizzativamente necessitano che gli operatori restino connessi in modo continuo o, comunque frequente, con una centrale operativa di smistamento, e tali attività afferiscono prevalentemente al comparto delle consegne a domicilio "just in time". I lavoratori coinvolti, spesso denominati *rider*, si spostano nelle nostre città con ogni mezzo: camion e furgoni, auto, moto e scooter, biciclette e ora, anche, monopattini.

Uno studio molto interessante, commissionato da Ausl Romagna all'Università di Bologna - Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali (DICAM) mette in luce diversi fattori di rilievo in ordine a queste realtà lavorative:

- circa il 2% della popolazione UE lavora o ha lavorato nella cosiddetta GIG ECONOMY (lavori a chiamata);
- circa il 40% dei corrieri ha avuto incidenti con danni al mezzo e nel 10% dei casi con anche feriti. Nel 12% la responsabilità era ascrivibile al rider;
- i principali fattori di rischio sono la fatica, l'alta velocità e l'uso - a volte necessario - dei dispositivi/cellulari alla guida, lo stress dovuto ai vincoli legati al rispetto dei tempi di consegna, il mancato uso di DPI.

È presente anche rilevante un problema di *overconfidence*, cioè di una propensione negativa verso la sicurezza che porta gli operatori ad assumere comportamenti rischiosi e/o di aperta violazione delle norme. Questo aspetto è anche legato al fatto che il gruppo sociale prevalentemente impegnato in queste attività è composto da giovani, con elevato carico di lavoro, poca esperienza, bassa percezione del pericolo, scarsa scolarizzazione ad elevata propensione ad aderire a modelli di guida aggressiva. È di complessa analisi anche l'inquadramento giuridico dei lavoratori nel settore, in quanto, nel corso degli ultimi anni, sono stati assunti provvedimenti giurisprudenziali non sempre coerenti anche se, in generale, svariate giurisdizioni a livello europeo stanno andando nella direzione di considerare rider e autisti delle varie piattaforme alla stregua di lavoratori subordinati o quantomeno parasubordinati, e non, come asserito dalle piattaforme, lavoratori autonomi. Sono sostanzialmente emerse due posizioni nettamente contrastanti. Da un lato, le aziende / piattaforme sostengono che i collaboratori debbano essere considerati necessariamente lavoratori autonomi, mentre, dall'altra parte, i rider sostengono la natura subordinata della loro attività lavorativa. Questi due punti di vista opposti possono essere ricondotti a diverse sentenze in varie giurisdizioni, tra cui la **sentenza della Corte Suprema di Cassazione Italiana del 24 Gennaio 2020** (Sentenza Cassazione Civile n. 1663 del 24-01-2020), la **sentenza della Corte Suprema del Regno Unito del 19 febbraio 2021** e la **sentenza della Corte di Cassazione Francese del 4 Marzo 2020**.

La citata sentenza n. 1663/2020 della Corte Suprema di Cassazione Italiana in particolare riguardava una piattaforma e i suoi rider. In questo caso, tra le principali argomentazioni presentate dalla piattaforma vi era il fatto che:

- i rider hanno l'autonomia e la libertà di decidere quando lavorare e dove lavorare;
- non sono state imposte sanzioni disciplinari alle perdite causate dai rider quando quest'ultimi avrebbero accettato una richiesta di servizio per poi non presentarsi all'indirizzo determinato, o quando avrebbero accettato una richiesta di servizio per cancellarla subito dopo.

La Corte di Cassazione italiana, nella sentenza del 24 gennaio 2020, ha confermato che l'art.2 del Decreto Legislativo 81/2015 non introduce una nuova categoria intermedia di rapporti di lavoro, rimanendo valida la suddivisione tra le due grandi categorie di lavoro autonomo e lavoro subordinato, ma ha l'obiettivo di salvaguardare i lavoratori che operano nella "zona grigia tra autonomia e subordinazione", rendendoli soggetti all'applicazione della normativa in tema di lavoro subordinato qualora siano rispettate tre specifiche caratteristiche.

Queste tre caratteristiche sono in relazione alla "personalità della prestazione", la "continuità" di essa e "l'etero-organizzazione", che si verifica qualora le "modalità di esecuzione della prestazione sono organizzate dal committente". L'articolo 2 del Decreto Legislativo in esame stabilisce inoltre che questa disposizione si applica anche in casi in cui la modalità di esecuzione della prestazione è organizzata tramite piattaforme digitali.

In conclusione, la Corte di Cassazione Italiana ha stabilito che **i rider, e in generale tutti coloro che svolgono un lavoro in cui le tre caratteristiche summenzionate sono identificate, sono soggetti all'applicazione della legge che disciplina il lavoro subordinato. In definitiva, quindi, i rider sono da considerarsi alla stregua di lavoratori subordinati.**

Ulteriori pronunciamenti della giurisprudenza italiana, hanno riconosciuto, ad esempio, lo status di lavoratore subordinato ad un rider di 49 anni che lavorava esclusivamente per una piattaforma per un numero considerevole di ore a settimana (Tribunale di Palermo, sentenza n. 3570/2020 del 24 novembre 2020). In particolare, la prestazione dei riders e del ricorrente risultava completamente organizzata dall'esterno (etero-organizzata), e, d'altra parte, *la libertà del riders, segnatamente del ricorrente, di scegliere se e quando lavorare, su cui si fonda la natura autonoma della prestazione, non era reale, ma solo apparente e fittizia, poiché il lavoratore poteva scegliere di prenotarsi per i turni che la piattaforma metteva a sua disposizione in ragione del suo punteggio.*

Egli, inoltre, per poter realmente svolgere la prestazione, doveva essere loggato nel periodo di tempo che precedeva l'assegnazione della consegna, avere il cellulare carico in misura almeno pari al 20% e trovarsi nelle vicinanze del locale presso cui la merce doveva essere ritirata, poiché altrimenti l'algoritmo non l'avrebbe selezionato, benché egli avesse prenotato e non disdetto lo slot, con la conseguenza che non era costui che sceglieva quando lavorare o meno, poiché le consegne venivano assegnate dalla piattaforma tramite l'algoritmo, sulla scorta di criteri del tutto estranei alle preferenze e allo stesso generale interesse del lavoratore. La circostanza che i turni di prenotazione (slot) si aprissero sull'app e potessero essere prenotati dai lavoratori in ordine di punteggio dai medesimi posseduto e che il punteggio venisse assegnato con i criteri sopra precisati e subisse riduzioni in ragione di condotte fra cui annoverare la "libera scelta" del lavoratore di rifiutare un turno prenotato ha portato a ritenere che il rider, e in particolare il ricorrente, era stato in realtà sottoposto al potere disciplinare del datore di lavoro, oltre che al suo potere organizzativo e direttivo in relazione alla serie ordinata di attività che egli era tenuto a svolgere sulla piattaforma per riuscire a svolgere l'attività lavorativa. E invero, la circostanza che il punteggio del rider aumentasse in modo premiale - in relazione cioè allo svolgimento di attività in cd "alta domanda" del partner convenzionato, all'efficienza del lavoratore, al feedback dell'utente, all'esperienza del lavoratore e al feedback dei partner - non toglieva affatto che il suo mancato aumento o la sua riduzione (a causa di condotte che in sostanza corrispondevano a una negativa valutazione nei predetti parametri) costituissero delle vere e proprie sanzioni disciplinari atipiche, sanzionando in sostanza un rendimento del lavoratore inferiore alle sue potenzialità con una retrocessione nel punteggio e quindi nella possibilità di lavorare a condizioni migliori o più vantaggiose. Semplificando quanto sopra, il Tribunale di Palermo ha considerato i riders subordinati perché la prestazione era interamente organizzata dalla piattaforma digitale.

Importante in questo senso anche il pronunciamento della Procura di Milano datata 24 febbraio 2021, che, a seguito di una maxi indagine partita a luglio 2019, ha stabilito la natura del rapporto di lavoro parasubordinato dei rider. La procura ha dato alle aziende principali del settore 90 giorni di tempo per inquadrare 60.000 rider interessati dal provvedimento come co.co. anziché autonomi, e pertanto con le relative tutele, e ha inoltre irrogato sanzioni nel caso di inadempimento.

La Corte Suprema del Regno Unito, **nella sua sentenza pronunciata in data 19 febbraio 2021, ha sottolineato** le caratteristiche chiave **del rapporto tra le piattaforme e i propri rider, che l'ha portata a dichiarare che** questi ultimi sono "lavoratori subordinati" e non "appaltatori indipendenti" (l'equivalente dei lavoratori autonomi secondo il diritto inglese).

Alla luce di questa breve rassegna giurisprudenziale, appare prevalente un modello interpretativo che parifica i lavoratori che operano su strada nel settore delle consegne "just in time" a lavoratori subordinati, con le necessarie conseguenze operative anche in termini di organizzazione della sicurezza. Il modello di vigilanza validato per le imprese professionali del trasporto può essere quindi ragionevolmente trasposto anche al settore di queste imprese che si occupano di consegne a domicilio, ancorché la realtà occupazionale e l'organizzazione aziendale non si configuri secondo schemi classici ma attinga ai modelli più tipici della cosiddetta GIG ECONOMY, che prevede ampio uso di lavoratori occasionali e temporanei.

Anche i modelli di autovalutazione possono offrire un riferimento utile per le aziende che vogliono misurarsi col tema della sicurezza e accrescere la qualità lavorativa dei propri dipendenti, anche saltuari.

Proposte

Documento di valutazione dei rischi

Soluzione organizzativa: Verificare periodicamente l'adeguatezza del DVR alla realtà operativa aziendale, accertare la presenza del capitolo dedicato ai rischi da incidentalità stradale, eventualmente aggiornarlo tenendo conto di quanto indicato nelle Buone Pratiche.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Medico Competente.

Formazione informazione e addestramento

Soluzione organizzativa: al momento dell'assunzione, in caso di adozione di nuovi mezzi e/o attrezzature, e, comunque, periodicamente; fornire formazione e informazione in una lingua comprensibile agli autisti sulle modalità comportamentali e procedurali, comprese le procedure di emergenza e la guida sicura.

Enti formatori quali scuole guida o enti che si occupano istituzionalmente o a titolo volontario di sicurezza stradale potrebbero essere proficuamente coinvolti in attività di formazione e informazione dei lavoratori.

Questa attività deve essere debitamente integrata con la parte addestrativa, svolta da personale esperto, e relativa alle attrezzature e ai mezzi messi a disposizione dei lavoratori.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Responsabile della formazione aziendale, Medico Competente, Scuole Guida, Enti che si occupano di sicurezza sulle strade.

Procedure aziendali e organizzazione del lavoro

Soluzioni organizzative:

- Organizzare turni e percorsi in modo da ottimizzare gli orari di guida, prevedendo il rispetto della norma in merito ai tempi di guida e ai tempi di riposo.
- Fornire mezzi in adeguato stato manutentivo, corredati da equipaggiamenti di emergenza (indumenti ad alta visibilità, luci di rilevamento).
- Dotare in particolare gli operatori che utilizzano mezzi a due ruote, di caschi, indumenti ad alta visibilità e protezioni accessorie a norma, ritenute utili.
- Dotare gli operatori di vestiario conforme, con dispositivi di protezione da piccoli urti e prestazioni termiche coerenti con gli andamenti stagionali ragionevolmente prevedibili.
- Prevedere verifiche periodiche dell'efficienza dei mezzi aziendali, nel rispetto delle indicazioni contenute nei manuali d'uso e manutenzione degli stessi.
- Richiedere controlli dei mezzi propri degli operatori nel rispetto delle indicazioni contenute nei manuali d'uso e manutenzione degli stessi, prima dell'attivazione del servizio con verifiche periodiche a campione e/o acquisizione di attestazioni sulla manutenzione di tali mezzi.
- Fornire procedure in merito alla gestione dei malfunzionamenti intesa come segnalazione da parte dei conducenti (pre-disponendo una lista dei controlli prima di accendere il mezzo, un modulo per la segnalazione dei guasti, ecc.) soprattutto in caso di uso promiscuo dei mezzi.
- Dotare i mezzi di dispositivi di comunicazione conformi alla norme vigenti, "a mani libere", cioè in grado di attivarsi senza necessità di staccare mani e sguardo dal sistema di guida.
- Fornire informazioni in una lingua comprensibile agli autisti sulle modalità comportamentali e procedurali (rispettare il Codice Stradale, la segnaletica, i limiti di velocità, le distanze di sicurezza, ecc), comprese le procedure di emergenza.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS.

Sorveglianza sanitaria

Soluzione organizzativa: verificare periodicamente con il medico competente sia l'anagrafica, sia i mansionari degli operatori onde sottoporre i lavoratori, per cui è necessario, a sorveglianza sanitaria.

Collaborazione fra Datore di Lavoro e Medico Competente nell'informazione in merito a temi come stili di vita, uso di alcol e droghe.

Riferimento operativo: Datore di Lavoro, RSPP, RLS, Medico competente.



