

RELAZIONE DEL RAPPRESENTANTE DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA (RLS) DELLA DITTA AUTOTRASPORTI TURATI OVIDIO DI COLOGNOLA AI COLLI VERONA

COMPARTO

Per quanto riguarda il trasporto per conto terzi il Codice della Strada l'art. 88 dà una definizione alquanto generica e riporta: "un veicolo si intende adibito al servizio di trasporto di cose per conto di terzi quando l'imprenditore si obbliga dietro corrispettivo, a prestare i servizi di trasporto ordinati dal mittente".

IL CONTESTO

Il problema degli incidenti stradali costituisce ormai in Italia come nel resto d'Europa una vera e propria emergenza sociale e sanitaria. La Commissione delle Comunità Europee, con propria Comunicazione del 14.05.2003, intitolata "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa", afferma che: La sicurezza stradale riguarda direttamente la totalità del territorio dell'Unione europea e dei suoi abitanti: nell'UE, 375 milioni di utenti della strada, di cui 200 milioni sono detentori di patente di guida, utilizzano 200 milioni di veicoli su 4 milioni di chilometri di strade; La crescente mobilità si paga cara poiché, ogni anno, 1.300.000 incidenti causano più di 40.000 morti e 1.700.000 feriti. Il costo, diretto o indiretto, di quest'ecatombe è stato valutato a 160 miliardi di euro, cioè il 2% del PNL dell'UE; Anche se globalmente il livello di sicurezza migliora lentamente e costantemente (in 30 anni, in tutti i paesi che formano oggi l'UE, il volume globale del traffico stradale è triplicato, mentre il numero di morti sulla strada si è dimezzato), la situazione resta socialmente inaccettabile e difficilmente giustificabile per il cittadino; La Commissione europea ha quindi proposto, nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti, che l'Unione europea si fissi l'obiettivo di dimezzare il numero di morti entro il 2010. Benché la Comunità abbia contribuito da lunga data alla sicurezza stradale, in particolare con più di cinquanta direttive di normalizzazione tecnica, e anche se il trattato di Maastricht ha indicato i mezzi giuridici offerti alla Comunità per fissare un quadro e adottare misure preventive, permane però una forte riserva degli Stati membri ad un'azione a livello comunitario, come ad esempio l'armonizzazione dell'alcolemia massima in discussione da dodici anni. Nella medesima Comunicazione si legge inoltre che fra le misure utili per prevenire gli incidenti va considerato l'incoraggiamento "degli utenti ad un migliore comportamento, in particolare tramite una migliore osservanza della legislazione vigente, la formazione iniziale e continua dei conducenti professionali e mediante la prosecuzione degli sforzi per lottare contro le pratiche pericolose". In relazione alla sicurezza del trasporto professionale di merci, in considerazione del fatto che: Nell'UE muoiono ogni anno in incidenti stradali circa 800 autotrasportatori, a prova della pericolosità di questo mestiere; Tutti i lavoratori, anche quelli del trasporto stradale, hanno diritto ad un posto di lavoro sicuro e sano; Gli incidenti hanno anche un impatto sui costi delle imprese: quelle che adottano una politica di sicurezza stradale riducono in genere i loro costi di funzionamento; Gli incidenti stradali in cui sono coinvolti automezzi pesanti danneggiano inoltre l'immagine e l'accettazione da parte del pubblico del trasporto stradale. Fra le molte iniziative specifiche, L'UE ha elaborato una proposta di direttiva relativa alla formazione iniziale e continua dei conducenti professionali, stimando che attualmente non più del 10% dei conducenti professionali hanno seguito una formazione oltre alla patente di guida. A livello nazionale è stata raccolta la sfida europea inserendo l'obiettivo della diminuzione degli incidenti stradali nel Piano Sanitario Nazionale, nel quale si da particolare risalto al fenomeno degli infortuni sul lavoro causati da incidente stradale, e promuovendo un Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Nell'ambito di tale Piano

Nazionale è particolarmente importante l'azione della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale che articola il suo programma di attività in quattro filoni, uno dei quali riguarda la "promozione di interventi integrati in settori innovativi che risultano di particolare importanza (infortuni stradali sul lavoro e durante il tragitto casa-lavoro)". Fra i Settori di intervento di particolare rilievo la Consulta individua il "miglioramento della sicurezza nel comparto della mobilità sul lavoro e nei tragitti casa lavoro", "la promozione di piani di manutenzione programmata", "il miglioramento della sicurezza stradale nel comparto del trasporto merci su strada".

AGGANCIO E SGANCIO RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

Sono operazioni che vengono svolte innumerevoli volte dall'autista, generalmente in sede e in condizioni di sicurezza. I rischi prevalenti sono legati alla possibilità di caduta dalle zone operative di comando poste dietro la cabina e di schiacciamento/contusione delle mani durante la preparazione per quanto riguarda i semirimorchi. Per i rimorchi si evidenzia principalmente un rischio di schiacciamento/contusione agli arti superiori. L'autista deve usare le apposite scalette di accesso alla zona dietro la cabina e usare i D.P.I. (scarpe e guanti). Al di fuori della sede, da parcheggi recintati sul suolo pubblico, lo sganciamento del mezzo è vietato anche se vengono adottati gli accorgimenti necessari atti a garantire la sicurezza della circolazione stradale. E' vietato effettuare operazioni di carico e scarico su rimorchi e semirimorchi senza il veicolo trainante agganciato, l'autista che effettua l'operazione di sganciamento in sedi non opportune è responsabile di eventuali danni arrecati, nessun altro anche se con deleghe può assumersi la responsabilità, tutte le sentenze in merito lo testimoniano.

OPERAZIONI DI CARICO/SCARICO

Le operazioni di carico e scarico non sono comprese fra i compiti lavorativi dell'autotrasportatore. L'art. 34 del Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro "trasporto merci" definisce le responsabilità dell'autista. L'autista non deve essere comandato né destinato ad effettuare operazioni di facchinaggio. Fermo restando quanto sopra, l'autista deve collaborare a che le operazioni di carico e scarico dell'automezzo affidatogli siano tecnicamente effettuate. L'autista è responsabile del veicolo affidatogli, di tutto il materiale e delle merci che riceve in consegna, rispondendo degli eventuali smarrimenti e danni che siano ad essi imputabili, esclusi i casi fortuiti o di forza maggiore". E' sotto la sua responsabilità, però, il controllo della stabilità del carico trasportato, al fine di garantirne l'integrità fino alla consegna (Codice Civile art. 1996) e per impedire che movimenti indesiderati durante il percorso provochino danni a se stesso durante la guida o a terzi per caduta. E' perciò corretto che l'autista, durante le operazioni di caricamento del mezzo dia indicazioni agli operatori addetti al carico merci sulle corrette modalità di stivaggio e vigili direttamente sulle operazioni restando in posizione di sicurezza. Per tale motivo deve conoscere i principi della fisica che regolano la stabilità dei materiali durante il trasporto ed essere informato sul tipo di materiali caricati (liquidi, gassosi o solidi, con imballaggi resistenti o fragili, tossici o inertii, ecc.) al fine di poter predisporre gli ancoraggi adeguati. Nella realtà quotidiana si verifica frequentemente però che all'autista venga richiesta la collaborazione sia per le operazioni di carico (spesso sul cassone del camion per ricevere la merce e liberare gli imbracci, talvolta operando direttamente a terra) che per lo scarico; frequentemente gli viene chiesto di aiutare dal cassone, talvolta, in particolare quando la movimentazione del materiale non richiede l'utilizzo di gru, carroponte o altri mezzi meccanici, scarica direttamente. I motivi di tale commistione di mansioni vanno ricercati essenzialmente nei tempi troppo stretti a disposizione, e quindi nella necessità per l'autotrasportatore di ridurre i tempi di attesa.

Danno atteso (rischi)

I rischi sono essenzialmente di tipo infortunistico e vanno messi in relazione a: movimentazione con mezzi, meccanici; movimentazione manuale dei carichi; salita e discesa dal pianale del camion; caduta dal piano di carico; riempimento/svuotamento di cisterne con sostanze liquide, gassose o pulverulenti.

Si tratta generalmente di rischi da investimento (con mezzi o materiali) durante le operazioni di carico/scarico, da schiacciamento di parti del corpo (mani) durante l'imbracatura o la liberazione dell'imbraco, da ribaltamento del carrello elevatore, da schiacciamento/cesoiamento di parti del corpo (piedi) durante l'utilizzo della sponda caricatrice, da cadute dall'alto, da contatto accidentale con sostanze pericolose trasportate.

Soluzioni preventive

Movimentazione con mezzi meccanici

A norma dell'art.38 del D. Lgs 626/94 l'uso di attrezzature di lavoro va effettuato da personale opportunamente formato ed addestrato allo scopo. Ne consegue perciò che l'autotrasportatore non può di regola effettuare tali operazioni. L'eventualità di un suo incarico per effettuare operazioni di carico o scarico con mezzi meccanici può sussistere solo se, previi accordi fra la ditta di autotrasporti e le ditte nelle quali si effettua il carico e/o lo scarico, abbia ricevuto idonea formazione ed addestramento. Deve inoltre essere opportunamente informato sui rischi che comporta l'ambiente di lavoro della ditta nella quale si trova ad operare (art. 7 del D.Lgs 626/94). Anche la collaborazione alle operazioni prestata dal piano di carico dell'automezzo, deve essere prevista nella valutazione dei rischi dell'impresa di autotrasporto.

Per quanto concerne la ditta fornitrice o destinataria tale collaborazione va affrontata con riguardo particolare alla segnaletica gestuale (D.Lgs. 493/96) utilizzata generalmente dagli addetti al carico/scarico. Per quanto riguarda i rischi derivanti dall'utilizzo della sponda caricatrice è necessario siano installate le protezioni antinfortunistiche in grado di eliminare il rischio di cesoiamento.

Movimentazione manuale dei carichi

I rischi sono a carico dell'apparato muscolo-scheletrico (contratture, stiramenti, strappi muscolari, sindromi da schiacciamento vertebrale specie in lavoratori anziani o predisposti) dovuti alla movimentazione manuale di pesi eccessivi, o a movimenti incongrui. Tale rischio è regolamentato dal titolo V del D. Lgs 626/94 e dall'allegato VI. In sintesi si prevede che il datore di lavoro per quanto possibile fornisca ai lavoratori appropriate attrezzature meccaniche per evitare la movimentazione manuale. Qualora non sia possibile va valutata l'entità del rischio e fatta una formazione specifica che tenga conto degli elementi di cui all'allegato V della stessa legge. Di utilità è conoscere le modalità corrette per il sollevamento dei pesi sia in ambiente di lavoro che durante il tempo libero.

Salita e discesa dal camion

Comportamenti scorretti, specialmente nel discendere dalla cabina di guida, possono provocare danni principalmente agli arti inferiori (distorsioni, fratture) e al rachide (schiacciamenti vertebrali). La corretta procedura di sicurezza per scendere dalla cabina di guida prevede l'utilizzo delle apposite maniglie e poggiapiedi, scendendo sempre con il viso rivolto verso la cabina. Sono da evitare assolutamente le discese a terra con un balzo o con la faccia rivolta verso l'esterno. Tali manovre scorrette, effettuate dopo lungo periodo di immobilità a bordo, comportano grave rischio per le articolazioni degli arti inferiori.

Nella salita/discesa dal cassone per eventuali operazioni di controllo e/o ancoraggio del carico vanno utilizzate apposite scale.

Caduta dal piano di carico

Infortuni con traumi anche gravi si verificano per cadute accidentali dai piani di carico. Per quanto possibile le operazioni sui pianali devono essere compiute con le sponde sollevate. Il rischio più grave si ha durante le operazioni sulle autocisterne per l'apertura e chiusura dei boccaporti e l'inserimento delle condotte di carico. Per l'accesso alle autocisterne devono essere usate in maniera corretta le passerelle con parapetto che deve essere sollevato e al quale l'operatore deve essere ancorato con apposita cintura di sicurezza.

MANUTENZIONE DEI MEZZI (testo all'art 36)

La manutenzione del mezzo è fondamentale per garantire tranquillità e sicurezza durante la guida. Ogni casa automobilistica fornisce lo schema delle manutenzioni periodiche da eseguire in officina, diverse a seconda delle caratteristiche del mezzo. Vi sono altresì delle azioni di controllo più frequente del mezzo, talvolta a cadenza giornaliera, che sono a carico dell'autista così come previsto anche dal Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro "trasporto merci" all'art 36 "Piccola manutenzione e pulizia macchine":

1. Il conducente deve curare la piccola manutenzione del veicolo intesa questa a conservare lo stesso in buono stato di funzionamento e nella dovuta pulizia. Dette operazioni rientrano nell'orario normale di lavoro. Qualora siano effettuate oltre l'orario normale di lavoro, saranno considerate come prestazioni straordinarie.

2. Restano ferme le norme di cui sopra per dette mansioni anche se eseguite da altro personale."

Danno atteso (rischi)

I rischi sono analoghi a quelli delle officine di manutenzione e riguardano la possibilità di contatto con oli, l'inalazione di fumi di scarico, infortuni durante l'utilizzo di utensili meccanici.

Soluzioni preventive

Vanno utilizzati i mezzi di protezione individuali specifici per il rischio (guanti, otoprotettori, ecc.), vanno aspirati i gas di scarico durante le operazioni a motore acceso in luoghi chiusi.

DESCRIZIONE DEI RISCHI PER TERZI (danno atteso)

.. Rischio di incidente stradale con coinvolgimento di altri; .. Rischio di investimento di terzi durante la circolazione all'interno di ditte; .. Rischi legati alla instabilità del carico con possibile perdita dello stesso durante il trasporto; .. Rischio chimico o biologico per perdita del carico durante il trasporto; .. Rischio di incendio: durante un incidente nel trasporto di materiale infiammabile, per incendio del mezzo.

A CHE PUNTO E' LA NOSTRA AZIENDA

Carta tanta, ma all'atto pratico..... figuriamoci che ancora nessun automezzo e' fornito di vivavoce per ricevere o effettuare telefonate.

Proposte del RSL alla situazione attuale:

- 1) Nell'ambito interno all'azienda, Tutti i dipendenti, devono indossare indumenti a carattere riflettente e di scarpe antinfortunistiche, data la circolazione di automezzi pesanti e carrelli elevatori di grossa portata, questo vale anche per coloro che operano all'interno del deposito.
- 2) Ogni qualvolta che si abbandona anche se momentaneamente, il carrello elevatore, si deve lasciare in condizioni di sicurezza, cioè in parte della viabilità, freno di stazionamento inserito e dispositivo stacca batteria inserito.

- 3)** I carrelli di grossa portata devono essere utilizzati esclusivamente da personale qualificato in possesso di patentino specifico, o che almeno abbia eseguito un corso di formazione.
- 4)** Si consiglia l'applicazione di apparecchio vivavoce su tutti gli automezzi. L'autista non è tenuto a rispondere se non con previa fermata alla prima possibilità.
- 5)** I dispositivi di blocco (twist) dei semirimorchi devono essere funzionali ed efficaci per la loro funzione, un problema alquanto trascurato dall'Azienda, ne va sulla propria ed altrui sicurezza. Lo stesso discorso vale per il resto dei componenti di tutti gli automezzi di vecchia data, attualmente molto ma molto trascurati.
- 6)** L'autista deve essere messo in condizioni ottimali a tutti gli effetti sia fisiche che psichiche, abusi psicologici, angherie, vessazioni, umiliazioni, i singoli atteggiamenti molesti (o emulativi) non raggiungono necessariamente la soglia del reato né debbono essere di per sé illegittimi, ma nell'insieme producono danneggiamenti anche gravi con conseguenze sul patrimonio della vittima, la sua salute, la sua esistenza e che disturbano la concentrazione necessaria per ottenere la condizione ottimale di sicurezza. Un autista con uno stato d'animo tranquillo, e' un dispositivo di sicurezza inserito. Si ricorda inoltre che quando il mobbing suppone non un singolo atto lesivo, bensì una pluralità di atteggiamenti, i quali comportano una valutazione "complessiva" degli episodi dedotti in giudizio come lesivi. Esempio, atteggiamenti dubbi adottati ai dipendenti iscritti al sindacato SLAI COBAS.
- 7)** I molteplici sganciamento dei mezzi in altre aziende comporta agli autisti uno stress e una fatica fisica non indifferente causata spesso dalla durezza delle gambe d'appoggio di semirimorchi di vecchia data in cui l'Azienda non interviene dopo la segnalazione degli stessi autisti, tenendo in considerazione che l'autista deve intraprendere viaggi lunghi dopo le suddette operazioni. Si consiglia pertanto di adibire solo alcuni dipendenti nella stessa giornata di lavoro e che gli stessi terminino la giornata avendo la possibilità di un riposo adeguato.
- 8)** Il RLS , dopo ripetuti avvisi, per frequentare l'adeguato corso di formazione che l'Azienda e' tenuta a provvedere, non è mai stato interpellato a riguardo, quindi si trova costretto ad intervenire alle autorità competenti.
- 9)** Per la sicurezza dei non addetti ai lavori o ospiti che hanno l'accesso in Azienda si consigliano dei percorsi segnalati da strisce gialle protette da barriere fisse di protezione.
- 10)** In Azienda è divieto assoluto l'utilizzo agli autisti dei carrelli, lo stesso deve svolgere il suo compito di assistere alla corretta disposizione del carico, non e' autorizzato il suo ingresso in magazzino se non accompagnato da un addetto.
- 11)** La nostra Azienda minimizza l'applicazione di etichette sui container, ma la negligenza degli addetti viene fuori in caso d'incidenti, essendo lo stesso container un collo, la normativa ADR prevede l'obbligo di applicare le apposite etichette. Si ritiene dunque un intervento sulla sicurezza l'applicazione delle suddette, conclusione, non saranno più effettuate consegne in ADR in container.
- 12)** Per quanto riguarda le apparecchiature tecniche (cronotachigrafi) si consiglia l'uso appropriato dei dipendenti e la taratura di tutti i veicoli da portare ai limiti consentiti.
- 13)** L'utilizzo dell'idropulitrice deve essere limitato a un massimo di un quarto d'ora, secondo la normativa vigente in materia di tutela dei lavoratori dal rumore. L'addetto deve utilizzare i mezzi di protezione (cuffia o otoprotettore).

- 14)** L'RLS deve inoltre essere presente alla riunione periodica di prevenzione e protezione che, nelle aziende con più di quindici dipendenti, deve essere indetta (ai sensi dell'art. 11 del DLgs 626/94) almeno una volta all'anno per l'esame congiunto del documento di valutazione dei rischi e del piano preventivale.
- 15)** Si propone in oltre la partecipazione del RLS a tutti gli incontri tra l'azienda e le organizzazioni sindacali al fine di far presente eventuali notifiche sulla sicurezza dei lavoratori.

La responsabilità

Il D.Lgs. 626/94 non ha previsto alcuna specifica sanzione a carico dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza. Il motivo risiede nel fatto che gli RLS, in considerazione dei compiti consultivi loro assegnati, non hanno alcun potere decisionale in merito alle scelte in materia di prevenzione infortuni effettuate dal datore di lavoro.

Quanto sopra non significa però che i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza vadano senza dubbio esenti da responsabilità, indipendentemente dalle modalità con cui svolgono il proprio compito; infatti, nel caso in cui l'RLS abbia contribuito all'adozione di una misura protettiva rivelatasi inadeguata, insufficiente o addirittura contraria alla legge, e l'abbia presa ed imposta al datore di lavoro, inducendolo in errore, potrà essere chiamato a rispondere dell'infortunio che ne sia derivato.

Si segnala, infine, una sentenza della magistratura (la cui massima è riportata nel seguito) relativa alle modalità di nomina del responsabile dei lavoratori per la sicurezza:

Ai sensi dell'art. 18 del DLgs 626/94, commi 2 e 3, l'elezione o la designazione del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS) appartiene esclusivamente - tanto nel momento dell'iniziativa, come in quello successivo dell'organizzazione e dello svolgimento - ai lavoratori presenti in azienda, senza che possa in alcun modo delinearsi al riguardo una procedura aperta al concorso della volontà e degli interessi del datore di lavoro.

Pretura Milano, 2 luglio 1997