

Autotrasporto, serve integrare security e safety per la tutela di autisti, merci e vettori

intervista all'avv. Barbara Michini – Studio Gianni & Origoni

Qual è l'orientamento della giurisprudenza in relazione alle responsabilità dei datori di lavoro in caso di lesioni agli autisti in occasione di rapine subite in viaggio?

In tema di furti e rapine perpetrati durante lo svolgimento delle operazioni di trasporto, l'orientamento consolidato della giurisprudenza è piuttosto severo per ciò che concerne la configurabilità della responsabilità dei vettori.

Secondo la giurisprudenza, il mero verificarsi del furto o della rapina, considerati rischi tipici delle attività di autotrasporto, non consente di assolvere il vettore dalla propria responsabilità contrattuale, essendo necessario, a tal fine, verificare che tali eventi si siano presentati o si siano svolti con aspetti e modalità talmente atipici, abnormi ed inconsueti da doversi ritenere del tutto imprevedibili e inevitabili a priori; o che, in ordine agli stessi, non siano esigibili attività di prevenzione che determinino costi sproporzionati al rischio del loro verificarsi, o alla natura ed alle dimensioni dell'impresa.

L'autotrasporto viene qualificato come un'attività intrinsecamente pericolosa, in cui la sottrazione illecita delle merci è considerata, per lo più, evento prevedibile ed evitabile. In tale ottica, anche la responsabilità datoriale per gli infortuni sul lavoro subiti dagli autisti vittime di "atti predatori" viene valutata in termini rigorosi in tutti quei casi in cui il giudice ritenga violato, da parte dell'impresa di trasporto, il cd. "obbligo di prevenzione".

Il datore di lavoro può essere ritenuto responsabile verso il proprio dipendente per le lesioni dal medesimo subite, allorchè risultasse accertato, in modo oggettivo (con una valutazione cd. "ex ante" e non "ex post"), che l'evento criminoso non si sarebbe verificato se il personale e gli



strumenti di lavoro fossero stati dotati di adeguati strumenti di protezione (e prevenzione). Ad esempio, le aggressioni ai danni di un autista durante la perpetrazione di un evento criminoso possono essere considerate ascrivibili alla responsabilità dell'impresa di autotrasporto per non avere preventivamente dotato il mezzo di sistema di antifurto idoneo a scongiurare la rapina.

Se le lesioni subite per atti predatori durante il viaggio vengono considerate come effetti di infortunio sul lavoro, quali misure deve adottare il datore per la sicurezza degli autisti per evitare sanzioni ai fini del Dlgs 81/08?

La tutela degli infortuni sul lavoro nell'autotrasporto è principio di ispirazione dell'intero impianto normativo che disciplina il settore, avendo il legislatore - nazionale e comunitario - premura di garantire la sicurezza nella circolazione stradale a beneficio della incolumità sia degli utenti della strada che degli stessi autisti che guidano i mezzi adibiti al servizio di merci per conto terzi.

L'art. 2087 del codice civile dispone che *“l'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro”*. Tuttavia, da detta norma – sostiene la giurisprudenza - non può desumersi la prescrizione di un obbligo assoluto di rispettare ogni cautela possibile ed innominata diretta ad evitare qualsiasi danno, con la conseguenza di ritenere automatica la responsabilità del datore di lavoro ogni volta che il danno si sia verificato, occorrendo, invece, che l'evento sia riferibile a sua colpa. La colpa, quindi, costituisce l'elemento della responsabilità contrattuale del datore di lavoro. La responsabilità del datore, come delineata dall'ampio contenuto della norma di cui all'art.2087 c.c., non può essere dilatata fino a comprendere ogni ipotesi di danno verificatosi a carico dei dipendenti; se così fosse – cioè se il datore di lavoro fosse ritenuto responsabile sempre e comunque - sarebbe ipotizzabile una sorta di “responsabilità oggettiva”, viceversa non configurabile.

La stessa Corte di Cassazione ha più volte statuito che l'infortunio del lavoratore alla guida non è un'ipotesi di responsabilità oggettiva del datore di lavoro. La responsabilità del datore di lavoro sussiste nei casi di violazione degli obblighi di comportamento “imposti” non solo dalle norme di fonte legale (come appunto il D. Lgs. 81/2008), ma anche “suggeriti” dalle conoscenze sperimentali e tecniche del momento.

Il datore di lavoro ha, dunque, l'obbligo di adeguarsi alla migliore tecnologia e ai più sofisticati presidi antiinfortunistici. La valutazione dei rischi – esterni ed interni all'ambiente del lavoro – è un processo dinamico, tant'è che il Testo Unico sulla Sicurezza impone la rielaborazione dei DUVRI in relazione alla evoluzione della tecnica della prevenzione e della protezione. Non è, quindi, possibile individuare in modo assoluto quali siano le misure precauzionali da adottare, ma ogni protocollo di sicurezza deve essere rapportato al “tempo” e al “luogo” in cui le mansioni dell'autista vengono svolte.

Una riflessione di chiusura: se non può accollarsi al datore di lavoro l'obbligo di garantire un ambiente di lavoro a “rischio zero”, è anche vero che non possono nemmeno escludersi casi in cui sia lo stesso autista ad essere “il colpevole” e a dover risarcire l'impresa al servizio della quale lavora; il Contratto collettivo nazionale contempla, infatti, la responsabilità dell'autista del mezzo per i casi in cui gli eventi dannosi dipendano dalla sua condotta negligente, essendo egli tenuto alla custodia del carico che gli viene affidato e, in generale, ad attenersi ai protocolli operativi di sicurezza previsti dall'azienda. Ne consegue che il fattivo spirito di cooperazione tra autista e datore di lavoro costituisce lo strumento di tutela più efficace per la prevenzione dei crimini su strada.

Dal punto di vista assicurativo, quali sono le prescrizioni in generale per coprire i rischi di furto e rapina in relazione al valore del trasportato?

I rischi - pressochè fisiologici - di eventi criminosi durante lo svolgimento dei servizi di trasporto terrestre possono essere oggetto di un'efficace tutela assicurativa non solo in relazione al danneggiamento ed alla perdita delle merci, ma anche con riferimento alla salute dei prestatori di lavoro. In quest'ultimo caso, oltre alle assicurazioni obbligatorie di legge, possono essere stipulate dall'impresa specifiche polizze integrative a favore dei propri dipendenti. Va da sé che tali ulteriori forme d'indennizzo non opereranno nei casi in cui l'autista si fosse reso causa (anche in via indiretta) del verificarsi dell'evento criminoso, ad esempio, parcheggiando incautamente il mezzo carico di merce in un'area non custodita, non illuminata, non recintata e priva di sistemi d'allarme.

Molte polizze prevedono, tra le condizioni di operatività della garanzia assicurativa, l'assunzione obbligatoria di una serie di misure di sicurezza e prevenzione, positivamente identificate. Inoltre, occorre sempre prestare attenzione alla condotta da tenere nelle immediatezze del sinistro, così come prescritta in polizza, che richiede, come primo passo da compiere, la denuncia tempestiva dell'accaduto alle competenti Autorità.