

La responsabilità del committente, del vettore e dell'operatore logistico per le responsabilità derivanti dalle attività di carico e scarico dei mezzi di trasporto

nel rispetto del Codice della Strada, del T.U. 81/2008, della Direttiva 2014/47/UE e del D.Lgs.231/2001

Sommario

- 1) Introduzione alla materia
- 2) La difficoltà di orientamento nel quadro normativo e gli aspetti pratici della disciplina di carico e scarico dei mezzi
- 3) I ruoli e i doveri del caricatore, del trasportatore e del conducente e le relative responsabilità della filiera
- 4) La segregazione dei compiti: importanza dei controlli e delle clausole contrattuali
- 5) La Direttiva 2014/47/UE e la normativa tecnica
- 6) La disciplina del carico in regime di trasporto di merci pericolose ADR
- 7) Le potenziali conseguenze del mancato corretto carico: danni alle merci, danni ai soggetti coinvolti, danni a terzi. Responsabilità civili, amministrative e penali
- 8) La responsabilità parapenale della società e il Modello di gestione e controllo ex D.Lgs.231/2001

Sulla «responsabilità» da carico

Concetto apparentemente semplice ma in realtà molto complicato e di non facile regolamentazione, anche per le innumerevoli ricadute cui può dare vita.

Le conseguenze dirette

La competenza delle operazioni di carico delle merci può avere riflessi su:

- Gli addetti alle operazioni del carico
- Operatori che hanno contatto con gli addetti al carico
- La merce oggetto del carico
- Il mezzo oggetto del carico e il relativo conducente
- Oggetti terzi (es. altri veicoli)
- Persone terze (sicurezza della collettività)
- Ambiente (es. sversamento)

La regolamentazione degli interessi e le lacune di sistema

Il quadro normativo di riferimento è molto articolato (su base nazionale e internazionale, cogente e volontaria) e spesso non fornisce risposta esaustiva ed adeguata, per cui è necessaria apposita regolamentazione contrattuale.

Le stesse circolari esplicative spesso non appaiono altamente esaustive.

La normativa di riferimento

- Costituzione
- Codice civile (articolo 2087)
- D.Lgs.286/2005
- T.U. 81/2008 e s.m.i.
- Codice della Strada
- Normativa ADR
- Direttiva 2014/47/UE
- CCNL Trasporto Spedizioni e Logistica
- Usi provinciali
- Circolari ministeriali e note ministeriali

Articolo 41 Costituzione

“L'iniziativa economica privata è libera.

Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.”

Articolo 2087 Codice Civile

«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».

Articolo 2 D.Lgs.286/2005 – la definizione di Caricatore

- Introduce per la prima volta il concetto di «caricatore»
- *Caricatore= l'impresa o la persona giuridica pubblica che consegna la merce al vettore, curando la sistemazione delle merci sul veicolo adibito all'esecuzione del trasporto.*

Articolo 2 D.Lgs.286/2005 - la definizione di vettore

Vettore= l'impresa di autotrasporto iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, ovvero l'impresa non stabilita in Italia, abilitata ad eseguire attività di autotrasporto internazionale o di cabotaggio stradale in territorio italiano che è parte di un contratto di trasporto di merci su strada. Si considera vettore anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi associata a una cooperativa, aderente a un consorzio o parte di una rete di imprese, nel caso in cui esegua prestazioni di trasporto ad essa affidate dal raggruppamento cui aderisce.

Articolo 2 D.Lgs.286/2005 - La definizione di committente

Committente= l'impresa o la persona giuridica pubblica che stipula o nel nome della quale è stipulato il contratto di trasporto con il vettore. Si considera committente anche l'impresa iscritta all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi che stipula contratti scritti e svolge servizi di deposito, movimentazione e lavorazione della merce, connessi o preliminari all'affidamento del trasporto

Dunque in alcuni casi la figura potrà coincidere con il mittente, con il committente del trasporto e/o con il proprietario delle merci, in altre circostanze invece i ruoli saranno ben distinti.

Esempio n. 1

Azienda venditrice di prodotti, vende al destinatario acquirente i propri beni, che detiene presso il proprio magazzino gestito con dipendenti diretti, commissiona il trasporto ad un vettore di propria individuazione e scelta e cura la sistemazione del carico.

In questo caso la figura di committente, mittente e caricatore (e in caso di vendita con riserva di proprietà anche proprietario della merce) coincidono.

Esempio n. 2

Azienda venditrice di prodotti vende a destinatario acquirente, ma dispone di una logistica terzialisata che predispone il *picking* e procede al carico del mezzo incaricato del trasporto.

In questo caso la figura del caricatore è distinta ed autonoma rispetto a quella di proprietario e committente.

Dunque tutto semplice, chiaro e ben delineato?

Niente di tutto questo...



Nella realtà pratica e nella complessità (e velocità) della dinamica dei trasporti appare invece molto spesso controverso chi sia il soggetto che deve materialmente e fisicamente procedere con le operazioni di carico e scarico, e spesso non è semplice procedere chiaramente alla delimitazione dei rispettivi ambiti e dei connessi limiti.

Particolare delicatezza e attenzione meritano ovviamente gli aspetti relativi al carico, rispetto alle attività di scarico che hanno implicazioni e ricadute inferiori.



La sicurezza del carico

Sicuramente l'introduzione della figura specifica del caricatore, distinta e autonoma rispetto al vettore, ha dato vita ad un concetto che poi è stato ulteriormente rafforzato anche dalla legislazione europea:

la sicurezza del carico non è una responsabilità che grava interamente ed esclusivamente in capo al conducente del veicolo con il quale viene effettuato il trasporto.

Il concetto si evince anche dall'articolo 7 del D.Lgs. 286/2005, comma 3, il quale dispone che:

In presenza di un contratto di trasporto di merci su strada stipulato in forma scritta, laddove il conducente del veicolo con il quale è stato effettuato il trasporto abbia violato le norme sulla sicurezza della circolazione stradale, di cui al comma 6, il vettore, il committente, nonchè il caricatore ed il proprietario delle merci oggetto del trasporto che abbiano fornito istruzioni al conducente in merito alla riconsegna delle stesse, sono obbligati in concorso con lo stesso conducente, ai sensi dell'articolo 197 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, qualora le modalità di esecuzione della prestazione, previste nella documentazione contrattuale, risultino incompatibili con il rispetto, da parte del conducente, delle norme sulla sicurezza della circolazione stradale violate, e la loro responsabilità, nei limiti e con le modalità fissati dal presente decreto legislativo, sia accertata dagli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Sono nulli e privi di effetti gli atti ed i comportamenti diretti a far gravare sul vettore le conseguenze economiche delle sanzioni applicate al committente, al caricatore ed al proprietario della merce in conseguenza della violazione delle norme sulla sicurezza della circolazione.

Il concetto di sicurezza del carico e di correttezza del medesimo si estende alla filiera e permane per l'intera esecuzione del trasporto stesso.

Criteri interpretativi per l'individuazione della figura del caricatore

La realtà operativa è spesso molto articolata, composta da grossi poli logistici all'interno dei quali possono convivere proprietari, committenti, vettori, operatori logistici e relativi affidatari in subappalto dei servizi di movimentazione dei carichi...

Pertanto l'individuazione del caricatore si pone come concetto spesso non così immediato, tant'è che si è giunti alla **Circolare 17277 del 19 luglio 2011 del Ministero Infrastrutture e Trasporti**, proprio nel tentativo dichiarato di risolvere problematiche specifiche attinenti l'esatta individuazione di tale figura.

«Nell'ambito dell'attuale quadro normativo la definizione dei rispettivi obblighi dei soggetti coinvolti nella filiera vede incardinata in capo al soggetto che esercita il ruolo del "caricatore" la responsabilità tanto della sistemazione delle merci sul veicolo, quanto della violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli artt.61 e 62 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 e relative modifiche».

«Nel caso in cui la movimentazione delle merci all'interno del magazzino sia affidata a terzi e costituisca oggetto di un contratto scritto, ai fini della individuazione della figura del caricatore nei documenti relativi al trasporto, si dovrà valutare se tale contratto preveda espressamente l'obbligo, per chi effettua la movimentazione, di consegna della merce al vettore e la sua sistemazione o meno a bordo del veicolo. Nel primo caso, quindi, il contratto dovrebbe prevedere anche l'obbligo per il committente di comunicare al caricatore la massa del veicolo, ovvero di dare mandato al caricatore di acquisire il dato direttamente dal vettore, nonché il percorso lungo il quale eseguire la prestazione ed ogni elemento utile ai fini della sistemazione del carico a bordo del veicolo».

«Nel caso in cui la movimentazione delle merci all'interno del magazzino sia affidata a terzi e costituisca oggetto di un contratto non scritto, la ripartizione delle responsabilità tra caricatore, committente e/o proprietario della merce e vettore seguirà gli ordinari principi civilistici relativi all'onere probatorio».

Nel caso, infine, in cui sia stipulato un contratto che abbia ad oggetto un'attività di logistica integrata, salvo quanto previsto nei precedenti capoversi, si presume che il soggetto che svolga tale attività sia l'impresa che assume il ruolo di caricatore».

L'importanza degli accordi contrattuali

Anche dalla circolare si evince un fondamentale concetto: l'importanza di regolamentare a chi competono le operazioni di carico mediante apposita contrattualizzazione.

Cercare o attribuire ruoli e responsabilità in base agli “*ordinari principi civilistici relativi all'onere probatorio*” equivale ad esporsi ad una serie di rischi considerevoli il cui risultato non è certo scontato.

Dunque: attorno alla sicurezza del carico ruotano diversi soggetti, e si rende pertanto indispensabile la stipula di idonei accordi contrattuali che definisca ruoli e responsabilità di ognuno.

Il concetto del caricatore di cui all'articolo 2 del D.Lgs. 286/2005 è concetto non rigido, ben potendo le parti coinvolte nella filiera attribuire contrattualmente tale ruolo (e relative responsabilità) ad uno o all'altro dei soggetti coinvolti nelle operazioni di carico.

Le operazioni di carico dei mezzi si pongono come particolarmente delicate, in quanto oltre alle tematiche di sicurezza per le persone coinvolte, entrano in gioco anche le responsabilità per l'eventuale mancato rispetto del Codice della Strada, con le rispettive sanzioni.

Le soluzioni possibili e praticabili sono diverse:

Ipotesi 1: del carico delle merci sul mezzo si occupa esclusivamente il conducente con mezzi propri di cui è dotato.

Ipotesi 2: il mezzo viene caricato integralmente ed esclusivamente dal caricatore (es. operatore di magazzino) e il conducente assiste esclusivamente alle operazioni di carico.

Ipotesi 3: l'operatore di magazzino pone a bordo camion le merci oggetto del carico e il conducente compie le operazioni di trasbordo sul mezzo con strumenti in propria dotazione.

In tutte tali ipotesi, è assolutamente necessario e opportuno che nei rapporti tra le parti questi rapporti siano contrattualmente normati.

Attenzione a pericolose soluzioni “intermedie”, purtroppo ben note e diffuse nella prassi

Esempio: il conducente del mezzo effettua le operazioni di carico e scarico utilizzando beni strumentali (muletto, transpallet...) non propri, bensì di titolarità dell'operatore logistico che glieli concede in disponibilità in assenza di qualsiasi regola o procedura.

Questo può generare evidenti problematiche quali, tra le altre:

- a) Corresponsabilità del titolare del bene strumentale in caso di infortuni sul lavoro, di danni a merci o a persone terze (per esempio perché il conducente utilizzatore non è formato al loro utilizzo, perché il bene non era correttamente funzionante o non era oggetto di regolare manutenzione, ...);
- b) Ipotesi di commistioni sotto l'aspetto giuslavoristico.

Art. 30 CCNL Spedizioni e Trasporto

Alla luce di quanto sin qui esposto, e ferma l'importanza dell'individuazione contrattuale dei ruoli, la attività di carico e scarico dei mezzi comportano la necessaria collaborazione tra operatori di magazzino e conducente.

Del resto lo stesso art. 30 del nuovo CCNL dispone che *«L'autista non deve essere comandato né destinato ad effettuare operazioni di facchinaggio. Fermo restando quanto sopra, nei limiti delle proprie competenze e possibilità (limitazioni mediche ecc.) l'autista deve collaborare a che le operazioni di carico e scarico dell'automezzo affidatogli siano tecnicamente effettuate».*

Con efficacia giuridica residuale intervengono talvolta sul punto anche gli usi provinciali

Es. Art.1 Usi provinciali del trasporto Camera di Commercio di Como

“Le operazioni di carico della merce sull’automezzo incombono al mittente. Le operazioni di scarico incombono al destinatario. Nelle consegne a persone fisiche le operazioni di scarico vengono svolte dal mittente.”

Articolo 13 CIM

Carico e scarico della merce

Il mittente ed il trasportatore stabiliscono di comune accordo a chi compete il carico e lo scarico della merce. In mancanza di tale accordo, per i colli il carico e lo scarico competono al trasportatore, mentre per i carri completi il carico compete al mittente e lo scarico, dopo la riconsegna, al destinatario. §2 Il mittente è responsabile di tutte le conseguenze di un carico difettoso da lui effettuato e deve in particolare risarcire il danno subito dal trasportatore in conseguenza di questo fatto. L'onore della prova del carico difettoso compete al trasportatore.

Articolo 23 CIM

Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita o l'avaria derivino dai particolari rischi inerenti ad una o più delle seguenti cause: a) trasporto effettuato in carro scoperto in base alle Condizioni generali di trasporto, o quando ciò sia stato espressamente concordato ed iscritto nella lettera di vettura; con riserva dei danni subiti dalle merci a causa di eventi atmosferici, le merci caricate in unità di trasporto intermodale ed in veicoli stradali chiusi inoltrati per mezzo di carri non sono considerate come trasportate in carro scoperto; se il mittente utilizza copertoni per il trasporto di merci in carro scoperto, il trasportatore assume la stessa responsabilità che a lui fa carico per il trasporto in carro scoperto senza copertone, anche se si tratta di merci che, secondo le Condizioni generali di trasporto, non sono trasportate in carro scoperto; b) mancanza o stato difettoso dell'imballaggio per le merci soggette, per la loro natura, a perdite o avarie, se non sono state imballate o se sono state imballate in modo inadeguato; c) carico delle merci da parte del mittente o scarico da parte del destinatario;

Art. 26 T.U. 81/2008 – il DUVRI

- Il tema deve essere attentamente trattato alla luce del T.U. 81/2008 e s.m.i., ed in particolare quanto previsto dall'art.26 in tema di DUVRI.
- Il DUVRI, come definito **nell'art 26 comma 3 del D.Lgs. 81/08**, è un documento che va contestualizzato all'interno di un **contratto di appalto**, di somministrazione o di opera.
- A differenza del DVR, il DUVRI **non è un documento legato all'azienda ma ad una specifica attività**, all'interno della quale cooperano due o più imprese diverse. In questa ottica il DUVRI va elaborato in coordinamento tra i diversi soggetti che prendono parte ad una attività, anche non contestualmente, che definiscono quali rischi apporterà la propria singola attività all'interno dell'intero progetto, valutandone eventuali interferenze con i rischi apportati dagli altri soggetti.
- **Il DUVRI è un documento dinamico**, che va adeguato in funzione dell'evoluzione dei lavori, dei servizi e delle forniture e che va condiviso, inizialmente e progressivamente, con tutti gli attori coinvolti nell'appalto.

Dunque in ogni realtà logistica all'interno della quale convivono figure e soggetti diversi (operatore logistico, produttore, subappaltatori, vettori, navette interne....) è necessaria in linea di principio la predisposizione del DUVRI.

Tuttavia:

Art. 26 comma 3-bis. Ferme restando le disposizioni di cui ai commi 1 e 2, l'obbligo di cui al comma 3 non si applica ai servizi di natura intellettuale, alle mere forniture di materiali o attrezzature, ai lavori o servizi la cui durata non è superiore a cinque uomini-giorno, sempre che essi non comportino rischi derivanti dal rischio di incendio di livello elevato, ai sensi del decreto del Ministro dell'interno 10 marzo 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n. 64 alla Gazzetta Ufficiale n. 81 del 7 aprile 1998, o dallo svolgimento di attività in ambienti confinati, di cui al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 settembre 2011, n. 177, o dalla presenza di agenti cancerogeni, mutageni o biologici, di amianto o di atmosfere esplosive o dalla presenza dei rischi particolari di cui all'allegato XI del presente decreto. Ai fini del presente comma, per uomini-giorno si intende l'entità presunta dei lavori, servizi e forniture rappresentata dalla somma delle giornate di lavoro necessarie all'effettuazione dei lavori, servizi o forniture considerata con riferimento all'arco temporale di un anno dall'inizio dei lavori.

Dunque se il DUVRI può (e deve) essere elaborato e redatto in ambito di rapporti contrattualizzati con vettori ricorrenti, il testo della norma lo rende in talune ipotesi inapplicabile (si pensi a vettori che si presentano al carico o allo scarico in via del tutto occasionale e sporadico.)

- In tal caso può essere assolutamente opportuno predisporre delle condizioni generali di accesso al sito (meglio se in versione multilingue) da parte del gestore dello stesso o dell'operatore logistico che vi opera all'interno, da sottoporre e rendere conosciute ad ogni autista che vi accede, in cui portare a conoscenza le norme da rispettare in ambito di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, quali:
 - a) Luoghi e aree di carico
 - b) Condizioni di carico e di accesso al carico
 - c) Condizioni di circolazione nel sito
 - d) Accessori per il corretto fissaggio del carico
 - e) Attrezzature per la corretta esecuzione del carico
- In caso di trasporti ex works o gravati da altre clausole INCOTERMS che impongono la scelta del vettore all'acquirente, il caricatore o il venditore delle merci potranno far sottoscrivere tali condizioni generali dal cliente/acquirente delle merci.

Ulteriore complicazione

Si è a lungo discusso dell'importanza della contrattualizzazione per distribuire le singole responsabilità per le attività di carico.

Tuttavia in talune circostanze ciò può non essere tecnicamente percorribile: si pensi ad esempio ai trasporti con resa "ex works". In tali casi il caricatore non ha alcun rapporto contrattuale con il vettore, per cui non può contrattualizzare e attribuire le responsabilità.

Nelle ipotesi di resa ex works il venditore adempie le sue obbligazioni mettendo la merce a disposizione del compratore nel luogo indicato (la propria fabbrica e/o magazzino) senza obbligo di curarne il carico.

Spesso molte aziende venditrici utilizzano tale termine di resa compiendo, tuttavia, le operazioni di caricamento merce. Tale comportamento pone in capo al caricatore:

1. un'eventuale responsabilità solidale di filiera per il trasporto eseguito in Italia (si pensi alle operazioni di conferimento merce ai porti, aeroporti, hub logistici).
2. una responsabilità contrattuale nei confronti dell'acquirente.

L'azienda che esegue il carico, in violazione del termine EXW, potrebbe vedersi chiamata a responsabilità dall'acquirente per danneggiamento merci.

In tale ipotesi, scatta quindi la presunzione che il carico della merce sul mezzo del vettore non fosse del tutto idoneo per il trasporto, presunzione che può essere fatta valere anche in sede giudiziale.

Risulta evidente l'opportunità di far rientrare le obbligazioni di carico, eseguite dal venditore a favore del compratore, tra le obbligazioni del contratto di compravendita, al fine di evitare che, in caso di danneggiamento della merce proprio nella fase di caricamento, il venditore sia chiamato a rispondere, pur avendola fatta a "titolo gratuito", ed inserire proprio nel contratto di compravendita tutte le caratteristiche tecnico-professionali di cui dovrà essere munito il vettore all'atto di giungere al carico.

La normativa ADR

Più precisa in tema di obblighi del caricatore la normativa ADR.

Il caricatore ha in particolare i seguenti obblighi:

- a) deve consegnare al trasportatore merci pericolose solo se queste sono autorizzate al trasporto conformemente all'ADR;
- b) deve verificare, durante la consegna al trasporto di merci pericolose imballate o di imballaggi vuoti non ripuliti, se l'imballaggio è danneggiato. Egli non deve presentare al trasporto un collo il cui imballaggio è danneggiato, in particolare se non è più a tenuta, e se c'è perdita o possibilità di perdita della materia pericolosa, se non quando il danno è stato riparato; ciò vale anche per gli imballaggi vuoti non ripuliti;
- c) deve, quando carica merci pericolose in un veicolo, in un grande container o in un piccolo container, osservare le prescrizioni concernenti il carico e alla movimentazione;
- d) deve, dopo aver caricato merci pericolose in un container, osservare le prescrizioni concernenti le segnalazioni di pericolo conformemente al capitolo 5.3;
- e) deve, quando carica i colli, osservare i divieti di carico in comune, tenendo conto delle merci pericolose già presenti nel veicolo o nel grande container, come pure le prescrizioni concernenti la separazione delle derrate alimentari, di altri oggetti di consumo o di alimenti per animali.

Il caricatore può tuttavia, nel caso (a), (d) e (e), confidare sulle informazioni e sui dati che gli siano stati messi a disposizione dagli altri operatori.

Le predette disposizioni si applicano anche al carico, allo stivaggio ed allo scarico dei containers, containers cisterna, cisterne mobili e CGEM, sui veicoli così come al loro scarico; inoltre è vietato ai membri dell'equipaggio del veicolo aprire un collo contenente merci pericolose.

Particolare attenzione deve essere posta in caso di fuoriuscita di merci pericolose dagli imballaggi; infatti *«Se, dopo lo scarico di un veicolo o di un container che ha contenuto merci pericolose imballate, si constata che gli imballaggi hanno lasciato sfuggire una parte del loro contenuto, si deve, il più presto possibile e in ogni caso prima di un nuovo carico, pulire il veicolo o il container. Se la pulizia non può essere effettuata sul posto, il veicolo o il container deve essere trasportato, in condizioni di sicurezza adeguate, verso il luogo più vicino dove la pulizia può essere effettuata. Il trasporto è adeguatamente sicuro se sono state prese misure appropriate per impedire una perdita incontrollata delle merci pericolose che sono sfuggite. I veicoli o i container che hanno contenuto merci pericolose alla rinfusa devono, prima di ogni nuovo carico, essere convenientemente puliti, salvo se il nuovo carico è composto dalla stessa merce pericolosa che ha costituito il carico precedente».*

Linee guida Europee sulle migliori pratiche di fissazione del carico per il trasporto su strada

La normativa giuridica italiana è molto teorica ma poco pratica nel fornire agli utenti disposizioni specifiche in materia di disposizione del carico sul mezzo di trasporto.

Sotto l'aspetto tecnico, nel 2014 sono state emanate le “LINEE GUIDA EUROPEE SULLE MIGLIORI PRATICHE PER LA FISSAZIONE DEL CARICO PER IL TRASPORTO SU STRADA”.

Si tratta di un documento molto articolato e complesso, suddiviso in sezioni per le varie tipologie di trasporto merci, la cui efficacia non è tuttavia vincolante ma è di applicazione volontaria.

Anche tali Linee Guida richiamano l'importanza delle pattuizioni contrattuali tra i soggetti coinvolti.

«Tutti i soggetti impegnati nel processo logistico, compresi imballatori, caricatori, imprese di trasporto, operatori e conducenti, concorrono ad assicurare che il carico sia adeguatamente imballato e caricato su un veicolo adatto.»

È essenziale comprendere che le responsabilità relative alla fissazione del carico si basano su convenzioni e regolamenti internazionali, sulla legislazione nazionale e/o su contratti tra le parti in causa.

Si consiglia pertanto di stipulare un accordo contrattuale sulle responsabilità funzionali».

Grande novità normativa è invece rappresentata dalla Direttiva 2014/47/UE (volgarmente detta “Direttiva Carichi), entrata in vigore nel nostro ordinamento dal maggio 2018 (Decreto Ministeriale 19 maggio 2017)

Si applica a tutte le merci, pericolose e non.

In realtà la Direttiva parla in maniera limitata di sicurezza nel caricamento delle merci (art.13), in quanto si tratta di un provvedimento decisamente più ampio in tema di controlli tecnici su strada da parte degli organismi accertatori.

La grande importanza della direttiva risiede nell’Allegato III, che ha dettato i principi di fissazione del carico e di controllo della fissazione del medesimo compiendo richiamo alla normativa tecnica e con ciò donandole forza e valenza giuridica normativa.

In particolare nelle attività di fissazione e di controllo del carico debbono ora essere obbligatoriamente prese in considerazione le seguenti normative tecniche, laddove applicabili alla tipologia di carico:

EN 12195-1 : Calcolo delle forze di ancoraggio

EN 12640: Punti di ancoraggio

EN 12642: Resistenza della struttura del veicolo

EN 12195-2: Cinghie di tessuto di fibra chimica

EN 12195-3: Catene di ancoraggio

EN 12195-4: Funi di ancoraggio di acciaio

ISO 1161, ISO 1496: Contenitore ISO

EN 283: Casse Mobili

EN 12641: Teloni impermeabili

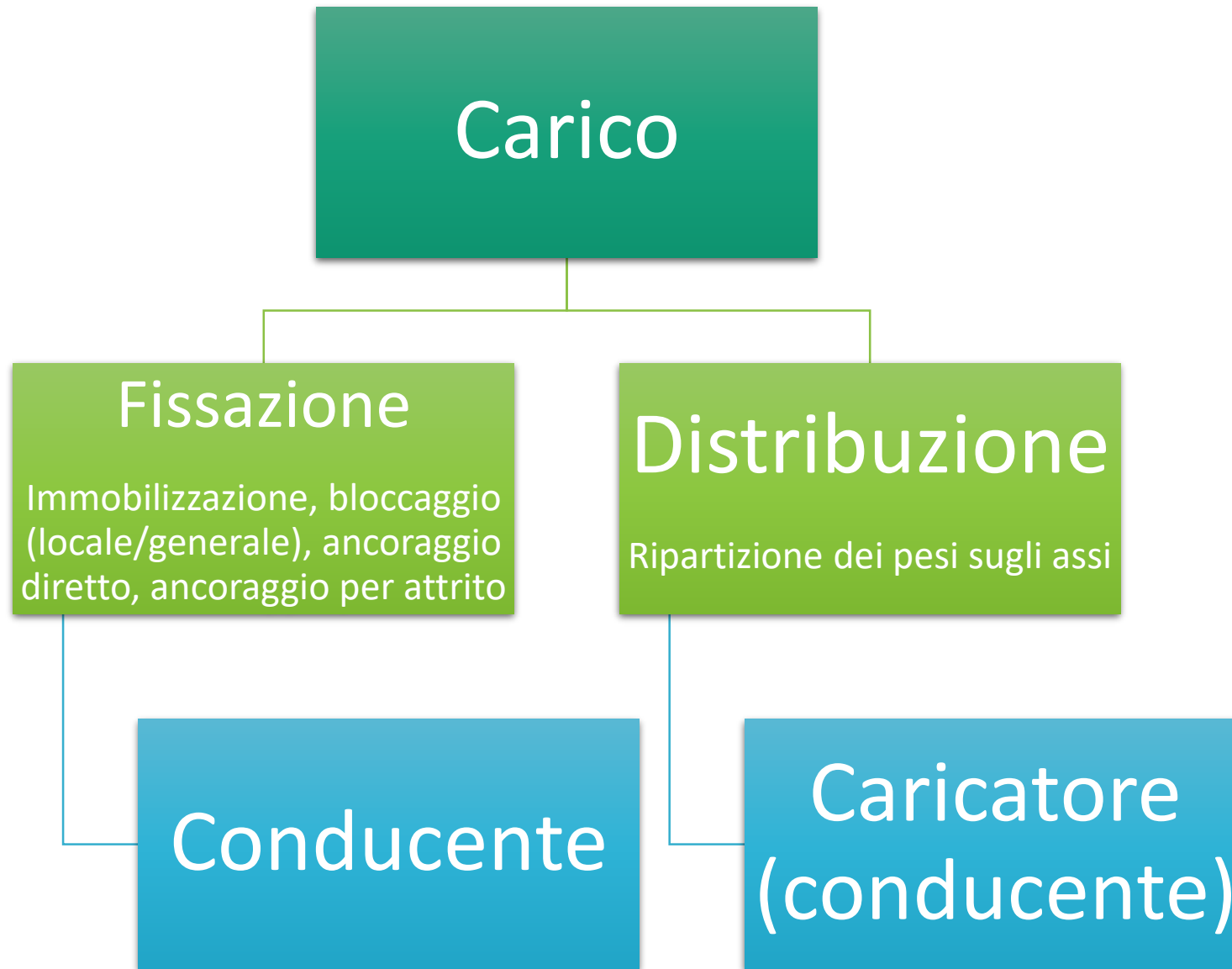
EUMOS 40511: Pali Montanti

EUMOS 40509: Imballaggio per il trasporto

Si tratta di norme tecnicamente complesse, la cui interpretazione/applicazione può non essere agevole né per gli operatori né per gli addetti al controllo.

Applicazione sino ad oggi “tiepida” da parte degli accertatori, anche per la difficoltà concreta di esercitare i controlli.

Tuttavia la Direttiva ha ulteriore merito di avere fissato taluni punti certi nella ripartizione dei carichi.



La nota ministeriale 29.10.2019

Prot.300/A/9133/19/108/5/1

Provvedimento recentissimo in materia di corretta sistemazione del carico.

Particolare rilievo hanno i paragrafi da 2 a 4, in cui vengono enucleati i seguenti concetti:

- a) I sistemi di ancoraggio utilizzati per la corretta fissazione del carico utilizzati congiuntamente a cinghie o catene (es. tappetini antisdrucchioli) devono essere omologati: se sono privi di etichetta di certificazione equivale a mancato utilizzo del dispositivo.
- b) Viene rinforzato il concetto di obbligazione solidale tra conducente e caricatore per l'inedonea sistemazione del carico (*«è sul soggetto caricatore che ricade l'onere di sistemazione del carico in conformità alle norme»*): possibilità di idoneo verbale, anche in epoca successiva, al caricatore.
- c) In caso di sinistro con perdita del carico, *«appare opportuno segnalare l'importanza dell'acquisizione di documentazione fotografica e descrittiva dello stato della merce con particolare riferimento ai sistemi adottati per l'ancoraggio (tappetini, cinghie e catene, indicando per ciascuno: marca, modello, tipo e omologazione, se presenti) al fine di evidenziare le modalità di sistemazione del carico, l'uso di idonei sistemi di fissaggio nonché contribuire ad accertare le cause del sinistro e determinare l'attribuzione di ulteriori responsabilità»*.



**Le conseguenze derivanti da non
corrette operazioni di carico**

L'importanza della corretta attribuzione delle funzioni, dei compiti e dei ruoli è rilevante a seguito delle conseguenze che possono derivare da operazioni non correttamente eseguiti.

Possono infatti insorgere vari profili di responsabilità, e specificamente:

- i. Amministrative
- ii. Civilistiche
- iii. Penali
- iv. Parapenali (responsabilità amministrativa della società *ex* D.Lgs.231/2001)

Responsabilità di natura amministrativa

Art. 7 comma 3 D.Lgs.286/2005

Ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 26, commi 1 e 3, della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni, nei confronti dei soggetti che esercitano abusivamente l'attività di autotrasporto, le sanzioni di cui all'articolo 26, comma 2, della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano al committente, al caricatore ed al proprietario della merce che affidano il servizio di trasporto ad un vettore che non sia provvisto del necessario titolo abilitativo, ovvero che operi violando condizioni e limiti nello stesso prescritti, oppure ad un vettore straniero che non sia in possesso di idoneo titolo che lo ammetta ad effettuare nel territorio italiano la prestazione di trasporto eseguita. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle merci trasportate, ai sensi dell'articolo 20 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, procedono al sequestro della merce trasportata, ai sensi dell'articolo 19 della legge 24 novembre 1981, n. 689, e successive modificazioni.

Il caricatore potrebbe pertanto essere esposto a contravvenzioni per irregolarità dell'impresa autotrasporto con una sanzione da 1.549 a 9.296 euro, cui consegue la confisca della merce.

E', dunque, evidente che- almeno limitatamente ad una parte dei soggetti coobbligati, segnatamente committente e proprietario- la ragione della solidarietà sia rinvenibile in una responsabilità per culpa in eligendo per il caso di affidamento a vettore sprovvisto del necessario titolo abilitativo o di titolo non idoneo.

Qualche perplessità rimane in ordine alla responsabilità del soggetto che effettui esclusivamente operazioni di carico (c.d. "caricatore puro") rimanendo terzo rispetto al contratto di trasporto.

Al fine di evitare tale esposizione alla sanzione si consiglia al caricatore di richiedere al vettore prima di un trasporto al fine verificare la sua regolarità professionale:

- Carta di circolazione dei veicoli con l'attestazione della revisione annuale regolare.
- Patente di guida e carta di qualificazione (CQC) del conducente.
- Iscrizione all'albo nazionale degli autotrasportatori.
- Iscrizione al registro elettronico nazionale (REN) per l'idoneità professionale.

Tali adempimenti potranno essere effettuati, quanto meno per i vettori italiani, grazie ad una corretta procedura trasporti e alla verifica della regolarità dell'autotrasportatore tramite le informazioni sul sito <https://www.ilportaledellautomobilista.it/>

Il comma 6 dell'articolo 7 del D.Lgs.286/2005, enuclea le violazioni che impegnano il committente, il caricatore e il proprietario delle merci in concorso con il conducente:

«6. Ai fini dell'accertamento della responsabilità di cui ai commi da 1 a 5, sono rilevanti le violazioni delle seguenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, inerenti la sicurezza della circolazione:

a) articolo 61 (sagoma limite);

b) articolo 62 (massa limite);

c) articolo 142 (limiti di velocità);

d) articolo 164 (sistemazione del carico sui veicoli);

e) articolo 167 (trasporto di cose su veicoli a motore e sui rimorchi), anche nei casi diversi da quello di cui al comma 9 dello stesso articolo;

f) articolo 174 (durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone e cose)».

Quanto sopra introduce un concetto estremamente importante, alla base della legislazione nazionale in materia di autotrasporto: se le condizioni di riconsegna delle merci non sono compatibili con il rispetto del Codice della strada, non è soltanto il conducente che ne risponde ma ne sono corresponsabili anche gli altri attori che partecipano al trasporto, ovvero committente, caricatore, proprietario delle merci.

In tal caso la responsabilità del caricatore rischia di essere direttamente coinvolta e difficilmente difendibile.

Violazioni sulla massa limite e sistemazione del carico

Il comma 7 dell'articolo 7 del D.Lgs. 286/2005 puntualizza invece le responsabilità che comunque gravano in capo al caricatore:

7. Il caricatore e' in ogni caso responsabile laddove venga accertata la violazione delle norme in materia di massa limite ai sensi degli articoli 61 e 62 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e di quelle relative alla corretta sistemazione del carico sui veicoli, ai sensi dei citati articoli 164 e 167 dello stesso decreto legislativo.

Pertanto la sistemazione del carico a bordo del veicolo e il rispetto della massa limite, sia complessiva che per asse, sono responsabilità del caricatore, che deve curare il rispetto della norma ed eventualmente non procedere al carico.

Art. 164 C.d.S. Sistemazione del carico sui veicoli

1. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso; da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida; da non compromettere la stabilità del veicolo; da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.

2. Il carico non deve superare i limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61 e non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, purché nei limiti stabiliti dall'art. 61.

[...]

3. Fermi restando i limiti massimi di sagoma di cui all'art. 61, comma 1, possono essere trasportate cose che sporgono lateralmente fuori della sagoma del veicolo, purché la sporgenza da ciascuna parte non superi 30 cm di distanza dalle luci di posizione anteriori e posteriori. Pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo.

4. Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo e non devono strisciare sul terreno.

5. È vietato trasportare o trainare cose che striscino sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.

6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.

7. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e le modalità di approvazione dei pannelli. Il pannello deve essere conforme al modello approvato e riportare gli estremi dell'approvazione.

8. Chiunque viola le disposizioni dei commi precedenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335.

9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.

Art. 167 Codice della Strada. Trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi

1. I veicoli a motore ed i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione.

2. Chiunque circola con un veicolo la cui massa complessiva a pieno carico risulta essere superiore di oltre il cinque per cento a quella indicata nella carta di circolazione, quando detta massa è superiore a 10 t è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma:

- a) da euro 41 a euro 168, se l'eccedenza non supera 1t;
- b) da euro 84 a euro 335, se l'eccedenza non supera le 2 t;
- c) da euro 168 a euro 674, se l'eccedenza non supera le 3 t;
- d) da euro 419 a euro 1.682, se l'eccedenza supera le 3 t.

[...]

3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché la eccedenza, superiore al cinque per cento, non superi rispettivamente il dieci, venti, trenta per cento, oppure superi il trenta per cento della massa complessiva.

[..]

5. Chiunque circola con un autotreno o con un autoarticolato la cui massa complessiva a pieno carico risulti superiore di oltre il cinque per cento a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel comma 2. (2)

La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis: in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore e il 5 per cento per il veicolo rimorchiato.(1)

6. La sanzione di cui al comma 5 si applica anche nell'ipotesi di eccedenze di massa di uno solo dei veicoli, anche se non ci sia eccedenza di massa nel complesso.

7. Chiunque circola in violazione delle disposizioni di cui al comma 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 a euro 674, ferma restando la responsabilità civile di cui all'art. 2054 del codice civile.

[...]

Problematiche pratiche:

- a) La misurazione in assenza di idonea pesa aziendale: per dimostrare la propria diligenza, il caricatore potrà disporre dei riscontri documentali (libretto del veicolo, peso dichiarato sui documenti di trasporto).

- b) Carichi groupage: il caricatore che non è l'ultimo a caricare la propria merce su un carico groupage, non può avere responsabilità per un sovraccarico che si determina per carichi parziali successivi. (utile in questi casi la fotografia dell'interno del mezzo così da potersi difendere in caso di contestazione successiva).

- a) Carico affidato a mezzo di portata idonea, trasbordato successivamente su un mezzo diverso insieme ad altre partite di merce che determinano il superamento della massa limite: il caricatore non può rispondere di tali operazioni successivamente poste in essere dal vettore o dai suoi ausiliari. (utile l'acquisizione di copia del libretto, di targa del mezzo e dei rilievi fotografici).

Ne consegue l'importanza delle riserve specifiche, delle manleve e della decisione di non procedere al carico o al viaggio.

Rimedi e tutele utili

Da qui discende l'estrema importanza di verificare, quando si ricopre il ruolo del caricatore, i documenti relativi al mezzo per evitare di rispondere in via solidale per tali sanzioni (ad es. sovraccarico).

Il tempo profuso per tali attività può costare meno delle conseguenze che ne possono derivare.



Responsabilità in ambito civilistico e di circolazione stradale

Il mezzo non correttamente caricato o sovraccaricato causa un incidente stradale: da ciò possono discendere per il caricatore:

- a) Onere risarcitorio per i danni fisici occorsi al conducente del mezzo
- b) Onere risarcitorio per i danni al mezzo utilizzato per il trasporto
- c) Onere risarcitorio il danno arrecato alla merce oggetto del carico
- d) Onere risarcitorio per eventuali danni arrecati agli aventi diritto sul carico (es, penali per mancato puntuale arrivo a destino)
- e) Onere risarcitorio all'azienda vettrice per mancata disponibilità del proprio autista
- f) Onere risarcitorio per danni arrecati a veicoli terzi
- g) Onere risarcitorio per danni arrecati a beni di terzi
- h) Onere risarcitorio per danni arrecati a soggetti terzi
- i) [...]

Rischio di esposizione del caricatore a notevoli esborsi di natura economica

Responsabilità di natura penale La violazione dei dettami del T.U. 81/2008

Art. 17

Obblighi del datore di lavoro non delegabili

1. Il datore di lavoro non può delegare le seguenti attività:
 - a) la valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del documento previsto dall'articolo 28;
 - b) la designazione del responsabile del servizio di prevenzione e protezione dai rischi.

Art. 55

Sanzioni per il datore di lavoro e il dirigente

1. È punito con l'arresto da tre a sei mesi o con l'ammenda da 2.500 a 6.400 euro il datore di lavoro:

- a) per la violazione dell'articolo 29, comma 1;
- b) b) che non provvede alla nomina del responsabile del servizio di prevenzione e protezione ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera b), o per la violazione dell'articolo 34, comma 2;

2. Nei casi previsti al comma 1, lettera a), si applica la pena dell'arresto da quattro a otto mesi se la violazione è commessa:

- a) nelle aziende di cui all'articolo 31, comma 6, lettere a), b), c), d), f) e g);
- b) in aziende in cui si svolgono attività che espongono i lavoratori a rischi biologici di cui all'articolo 268, comma 1, lettere c) e d), da atmosfere esplosive, cancerogeni mutageni, e da attività di manutenzione, rimozione smaltimento e bonifica di amianto;
- c) per le attività disciplinate dal Titolo IV caratterizzate dalla presenza di più imprese e la cui entità presunta di lavoro non sia inferiore a 200 uomini-giorno.

3. E' punito con l'ammenda da 2.000 a 4.000 euro il datore di lavoro che adotta il documento di cui all'articolo 17, comma 1, lettera a), in assenza degli elementi di cui all'articolo 28, comma 2, lettere b), c) o d), o senza le modalita' di cui all'articolo 29, commi 2 e 3. 4. E' punito con l'ammenda da 1.000 a 2.000 euro il datore di lavoro che adotta il documento di cui all'articolo 17, comma 1, lettera a), in assenza degli elementi di cui all'articolo 28, comma 2, lettere a), primo periodo, ed f).

4. E' punito con l'ammenda da 1.000 a 2.000 euro il datore di lavoro che adotta il documento di cui all'articolo 17, comma 1, lettera a), in assenza degli elementi di cui all'articolo 28, comma 2, lettere a), primo periodo, ed f).

5. Il datore di lavoro e il dirigente sono puniti:

- a) con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da 750 a 4.000 euro per la violazione degli articoli 3, comma 12-bis, 18, comma 1, lettera o), 26, comma 1, lettera b), 43, commi 1, lettere a), b), c) ed e), e 4, 45, comma 1;
- b) con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da 1.000 a 4.800 euro per la violazione dell'articolo 26, comma 1, lettera a);
- c) con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da 1.200 a 5.200 euro per la violazione dell'articolo 18, comma 1, lettere c), e), f) e q), 36, commi 1 e 2, 37, commi 1, 7, 9 e 10, 43, comma 1, lettere d) ed e-bis), 46, comma 2;
- d) con l'arresto da due a quattro mesi o con l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro per la violazione degli articoli 18, comma 1, lettere a), d) e z) prima parte, e 26, commi 2 e 3, primo periodo. Medesima pena si applica al soggetto che viola l'articolo 26, commi 3, quarto periodo, o 3-ter.
- e) con l'ammenda da 2.000 a 4.000 euro per la violazione degli articoli 18, comma 1, lettere g), n), p), seconda parte, s) e v), 35, comma 4;
- f) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 6.600 euro per la violazione degli articoli 29, comma 4, 35, comma 2, 41, comma 3;
- g) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 4.500 euro per la violazione dell'articolo 18, comma 1, lettere r), con riferimento agli infortuni superiori ai tre giorni, bb), e comma 2;
- h) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 1.800 euro per la violazione dell'articolo 18, comma 1, lettere g-bis) e r), con riferimento agli infortuni superiori ad un giorno, e dell'articolo 25, comma 1, lettera e), secondo periodo, e dell'articolo 35, comma 5;
- i) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 100 a 500 euro per ciascun lavoratore, in caso di violazione dell'articolo 26, comma 8; l) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 50 a 300 euro in caso di violazione dell'articolo 18, comma 1, lettera aa).
- j) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 50 a 300 euro in caso di violazione dell'articolo 18, comma 1, lettera aa).

6. L'applicazione della sanzione di cui al comma 5, lettera g), con riferimento agli infortuni superiori ai tre giorni, esclude l'applicazione delle sanzioni conseguenti alla violazione dell'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124.

Cass. 798/2016

«in tema di infortuni sul lavoro e di cd. rischio elettivo, premesso che la “ratio” di ogni normativa antinfortunistica è quella di prevenire le condizioni di rischio insite negli ambienti di lavoro e nella possibile negligenza, imprudenza o imperizia degli stessi lavoratori, destinatari della tutela, la responsabilità esclusiva del lavoratore sussiste soltanto ove questi abbia posto in essere un contegno abnorme, inopinabile ed esorbitante rispetto al procedimento lavorativo ed alle direttive ricevute, così da porsi come causa esclusiva dell'evento e creare condizioni di rischio estranee alle normali modalità del lavoro da svolgere. In assenza di tale contegno, l'eventuale coefficiente colposo del lavoratore nel determinare l'evento è irrilevante sia sotto il profilo causale che sotto quello dell'entità del risarcimento dovuto»

Cass. 27127/2013

*«in materia di tutela dell'integrità fisica del lavoratore, il datore di lavoro, in caso di violazione della disciplina antinfortunistica, è esonerato da responsabilità soltanto quando la condotta del dipendente abbia assunto i caratteri dell'abnormità, dell'imprevedibilità e dell'esorbitanza rispetto al procedimento lavorativo ed alle direttive ricevute. Ne consegue che, qualora non ricorrano detti caratteri della condotta del lavoratore, l'imprenditore è integralmente responsabile dell'**infortunio** che sia conseguenza dell'inosservanza delle norme antinfortunistiche, poiché la violazione dell'obbligo di sicurezza integra l'unico fattore causale dell'evento, non rilevando in alcun grado il concorso di colpa del lavoratore, posto che il datore di lavoro è tenuto a proteggerne l'incolumità nonostante la sua imprudenza e negligenza»*

I principali pericoli in tema di tutela della salute e della sicurezza con riferimento alle attività di trasporto merci ferroviario

1. essere investiti o travolti da veicoli ferroviari;
2. rimanere schiacciati, ad es. durante l'accoppiamento o l'accompagnamento dei veicoli ferroviari o in spazi ristretti;
3. subire un'elettrocuzione dovuta alla linea di contatto;
4. cadere mentre si svolgono lavori in quota, per esempio durante il fissaggio del carico con reti o teli, durante il prelievo di campioni da carri cisterna;
5. inciampare, cadere mentre si percorrono i binari;
6. essere colpiti da merci durante le operazioni di carico e scarico dei veicoli ferroviari.

Articolo 575 Codice Penale

«Chiunque cagiona la morte di un uomo è punito con la reclusione non inferiore ad anni ventuno»

Art. 582 Codice Penale

«Chiunque cagiona ad alcuno una lesione personale , dalla quale deriva una malattia nel corpo o nella mente, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni.

Se la malattia ha una durata non superiore ai venti giorni e non concorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dagli articoli 583 e 585, ad eccezione di quelle indicate nel numero 1 e nell'ultima parte dell'articolo 577, il delitto è punibile a querela della persona offesa».

Cassazione Penale, Sez.4, 6 giugno 2017, n.27994 – Rischio da interferenza tra conducenti e carrellisti: rischio di investimento del conducente nel corso delle operazioni di scarico. Infortunio mortale.

Agli imputati, T.A. legale rappresentante della ditta K., azienda titolare del deposito in cui si era verificato l'infortunio mortale e affidataria delle opere di logistica e di scarico, e T.D., legale rappresentante della Ku. s.p.a., impresa di autotrasporto, datrice di lavoro del dipendente infortunato mortalmente, veniva contestato di avere omesso di cooperare alla attuazione delle misure di prevenzione e di protezione dei rischi cui sono esposti i lavoratori e in particolare gli autisti che operavano nel deposito della K. in Madone tanto che si era realizzata una interferenza sul luogo di lavoro tra F.V., alla guida del carrello elevatore cui erano demandati i compiti di scarico del mezzo di trasporto e B.G., conducente dell'autoarticolato da scaricare, che era sceso a terra per agevolare l'attività di scarico rimuovendo il telone del rimorchio.

[..] Grave difetto di cooperazione e di coordinamento nella predisposizione di un piano di sicurezza idoneo a evitare interferenze sul luogo di lavoro, come quella che aveva portato all'investimento del lavoratore, laddove le stesse prescrizioni provenienti dalla struttura organizzativa unitaria che gestiva la sicurezza, rimetteva ai lavoratori la gestione di siffatta delicata fase di lavoro.

[...] L'infortunio non ebbe a realizzarsi in ragione di una imprevedibile ed estemporanea decisione del lavoratore infortunato, al quale era prescritto di rimanere a bordo del camion o di porsi in area protetta, o da un omesso rispetto delle consegne dei due protagonisti del tragico evento, ma da esigenze di carattere organizzativo e logistico (sollevare il telone del rimorchio) come ampiamente preconizzato dal T.A. nella riunione sopra citata (motivi tecnici legati alle fasi di carico), di talché l'infortunio realizzatosi ha rappresentato uno sviluppo del tutto adeguato, sulla base di giudizio contro fattuale, fondato su criteri probabilistici di elevata credibilità razionale in una valutazione di logica processuale, delle omissioni contestate al datore di lavoro e al responsabile della logistica.

[...] nel caso in specie l'addebito non risiede nella carenza di vigilanza, bensì sul piano preventivo della gestione di un rischio interferenziale non solo prevedibile, ma invero previsto e considerato, ma affrontato attraverso prescrizioni inadeguate e in palese contrasto con gli obblighi posti a carico di ciascun imputato dall'art.26 II e III comma D.Lgs. 81/08.

Responsabilità di natura penale – L'omicidio stradale

Un'ulteriore responsabilità in capo al caricatore potrebbe derivare dalla disciplina prevista nel Codice penale in merito all'omicidio stradale e alle lesioni personali gravi o gravissime.

La legge 23 marzo 2016, n. 41, Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, in vigore dal 25 marzo 2016, ha introdotto le seguenti modifiche al Codice penale:

Art. 589-bis. (Omicidio stradale). – Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e' punito con la reclusione da due a sette anni.

Art. 590-bis. (Lesioni personali stradali gravi o gravissime). – Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e' punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.

I seguenti aspetti meritano una riflessione:

- a) viene utilizzato l'appellativo generico "chiunque", lasciando intendere che potrebbero essere interessati dai provvedimenti soggetti diversi dal conducente, ad esempio il caricatore laddove la relativa responsabilità fosse determinante o concorsuale nella verifica dell'evento;
- b) si parla in modo generico di "violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale", ben dovendosi considerare pertanto inclusi eventuali aspetti legati al carico

Non è pertanto affatto da escludere che in caso di incidenti in cui si siano registrati morti o lesioni personali gravi o gravissime, e in cui vi sia un'implicazione diretta di aspetti legati al caricatore, quali superamento della massa limite, cattivo posizionamento del carico, fissaggio del carico non adeguato, questi possa essere chiamato in concorso per omicidio stradale o lesioni personali stradali.

Esempio: Automezzo che si ribalta per non corretto posizionamento del carico (o per sovraccarico) comportando lesioni o il decesso del conducente o di terzi: responsabilità quanto meno concorsuale del caricatore.

Alla luce di quanto sin qui esposto, si suggerisce l'acquisizione della seguente documentazione quando si riveste il ruolo di caricatore:

1. Patente o licenza di guida del conducente che giunge al carico (ciò serve a denotare la diligenza del caricatore nel controllo finalizzato ad evitare che il carico possa essere affidato a persona sprovvista di idoneo titolo abilitativo alla guida, con esposizione a rischio amministrativo, civile ma anche penale per incauto affidamento).
2. Libretto del mezzo (per comprovare l'avvenuta congruenza tra il peso affidato e il rispetto di massa limite) possibilmente con verifica delle relative revisioni per attestarne l'affidabilità.
3. Controllo dell'esistenza in capo al conducente dei mezzi necessari al corretto fissaggio del carico (corde, funi, rulliere,) in conformità alla tipologia di carico affidato (far procedere il carico in assenza potrebbe creare responsabilità successive al caricatore).
4. Verifica di omologazione dei mezzi di ancoraggio del carico.

Problematiche pratiche:

1. Conducente non parla la lingua del caricatore;
2. Conducente si rifiuta di consegnare i documenti;
3. Documenti del mezzo sono in lingua incomprensibile al caricatore (es. bulgaro, cirillico);
4. Il vettore arriva con resa ex works e dunque è ignoto al caricatore.

Responsabilità amministrativa (penale) della società caricatrice per violazione della normativa ex D.Lgs.231/2001

Sanzioni 231 a cascata per eventuale responsabilità a causa di:

- 1) Infortunio sul lavoro con morte;
- 2) Lesioni;
- 3) Danno ambientale ad esempio nei trasporti ADR.

QUOTE DI CONDANNA

In base a quanto previsto dagli artt. 10 e 11 del D.Lgs. 231/2001, il numero (da 100 a 1.000) e l'importo delle quote vanno da un minimo di Euro 258 ad un massimo di Euro 1.549.

Sono determinate dal Giudice in base:

- alla gravità del fatto;
- al grado di responsabilità dell'ente;
- all'attività svolta per eliminare o attenuare le conseguenze del fatto e per prevenire la commissione di ulteriori illeciti;
- sulla base delle condizioni economiche e patrimoniali della persona giuridica, allo scopo di assicurare l'efficacia della sanzione.



MODULAZIONE DELLE SANZIONI SECONDO UNA TRIPLICE DISTINZIONE:

1. Per il delitto di omicidio colposo commesso con violazione dell'art. 55, comma 2, D.Lgs. 81/2008 (omessa o parzialmente incompleta valutazione dei rischi) la sanzione è di 1000 quote oltre a quella interdittiva da tre mesi a un anno;
2. Per il delitto di omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla tutela della salute e della sicurezza sul lavoro (diverse da quelle alla lettera a) la sanzione è da 250 a 500 quote oltre sanzioni interdittive da tre mesi ad un anno;
3. Per il delitto di lesioni gravi o gravissime colpose commesso con violazione delle norme sulla tutela e sulla sicurezza sul lavoro, una sanzione non maggiore a 250 quote oltre a sanzioni interdittive fino a sei mesi.

Art. 25 *undecies*, reati ambientali

Reati previsti dal Codice Penale:

- Da 250 a 600 quote – Art. 9, comma 2 non superiore a 1 anno:
 - Inquinamento ambientale (452 bis c.p.)
- Da 400 a 800 quote – Art. 9, comma 2
 - Disastro ambientale (452 quater c.p.)
- Da 200 a 500 quote:
 - Delitti colposi contro l'ambiente (452 quinquies c.p.)
- Da 250 a 600 quote:
 - Delitto di traffico e abbandono di materiale ad alta radioattività (452 sexies c.p.)
- Da 300 a 1000 quote:
 - Uccisione, distruzione, cattura, prelievo, detenzione di esemplari di specie animali o vegetali selvatiche protette (727 bis c.p.)
- Da 150 a 250 quote:
 - Distruzione o deterioramento di habitat in un sito protetto (733 bis c.p.).

Reati previsti dal TUA:

Art. 137, comma 2,3 e 5 (da 150 a 300 quote);

Art. 256, comma I lett. a, comma 3, primo periodo, comma 5, comma 6 (Fino a 300 quote);

Art. 257, comma 1 e 2 (Fino a 250 quote);

Art. 258, comma 4 (Fino a 250 quote);

Art. 259, comma 1 (Fino a 200 quote);

Art. 260, comma 1 e 2 (Da 300 a 800 quote);

Art. 260 bis comma 6,7 (Da 150 a 300 quote);

Art. 279, comma 5 (Fino a 250 quote).

Reati previsti dalla L. 150/1992: da 150 a 250 quote.

Reati previsti dalla L. 549/1993, art. 3, comma 6: da 150 a 250 quote.

Reati previsti dal D.lgs. 202/2007, artt. 8 e 9: fino a 250 quote.

La compliance integrata tra D.lgs. 231/2001 e D.lgs. 81/2008

In un'ottica di c.d. compliance integrata, il MOGC previsto dal D.lgs. 231/2001 deve interagire con gli altri sistemi di prevenzione e gestione dei rischi presenti nell'organizzazione aziendale che, se ben strutturati e integrati tra di loro, determinano una massimizzazione del fine prevenzionistico e una sostanziale fungibilità dei contenuti.

Tale aggancio è previsto normativamente in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro dall'art. 30 d.lgs. 81/2008 che delinea le attività necessarie alla corretta ed efficace attuazione del MOGC 231.

Tre tipologie di reato presupposto

- **Omicidio colposo**, commesso con violazione dell'art. 55, co.2, d.lgs. 81/2008 (violazioni connesse alla valutazione dei rischi o all'omissione di adozione del relativo documento);
- **Omicidio colposo** commesso con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro;
- **Lesioni personali colpose gravi o gravissime**, commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro.

L'ESENZIONE DA RESPONSABILITA' EX D.LGS.231/2001

L'Ente è esente da responsabilità se prova che :

- L'organo dirigente ha adottato ed efficacemente attuato, prima della commissione del fatto, modelli di Organizzazione idonei a prevenire i reati.
- Ha adempiuto al compito di vigilanza sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli, sul loro aggiornamento affidato ad un Organismo dotato di poteri autonomi di iniziativa e controllo.
- Il reato è stato commesso eludendo fraudolentemente i Modelli di Organizzazione e Gestione.
- L'organismo preposto alla Vigilanza ha espletato il suo compito correttamente.

Caratteristiche del Modello ex art. 6 D.Lgs. 231/2001 :

- Deve individuare le attività nel cui ambito possono essere commessi i reati.
- Deve prevedere specifici protocolli diretti a programmare la formazione e l'attuazione delle decisioni dell'ente in relazione ai reati da prevenire.
- Deve individuare le modalità di gestione delle risorse finanziarie idonee ad impedire la commissione dei reati.
- Deve prevedere obblighi di informazione nei confronti dell'organismo deputato a vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli.
- Deve introdurre un sistema disciplinare idoneo a sanzionare il mancato rispetto del Modello (destinatari: dipendenti, amministratori, collaboratori, consulenti).

Sentenze

Alcuni casi pratici significativi



Tribunale Venezia, 01/03/2019, n. 132

- Con ricorso del 3.4.2018 il Sig. Se. Ga., titolare dell'omonima ditta individuale artigianale di autotrasporto **merci** per conto terzi, ha affermato di aver subito, nella mattinata del 31.7.2015 mentre era impegnato nella sistemazione di oggetti pesanti sul cassone del proprio camion, un **infortunio** sul lavoro presso la società Alfa e di aver riportato gravi lesioni fisiche, comportanti una invalidità totale temporanea per 266 giorni ed una invalidità permanente pari al 21%.
- Nel dare atto di avere regolare posizione assicurativa, di essersi recato tempestivamente in giornata presso il Pronto soccorso di Mi. (ove aveva dichiarato solo in un secondo momento l'origine lavorativa dell'**infortunio**), di aver esperito senza successo il procedimento amministrativo per conseguire il beneficio assicurativo, il ricorrente ha convenuto in giudizio INAIL per l'accoglimento delle seguenti conclusioni: «Nel merito, voglia l'Ill.mo Giudice adito, accertare e dichiarare l'origine lavorativa dell'**infortunio** occorso al ricorrente sig. Se. Ga. avvenuto in data 31.07.2015 presso la sede della società Alfa, in Scorze, Via (omissis).
- Sempre nel merito, voglia l'Ill.mo Giudice adito accertare e dichiarare che il ricorrente, a causa del predetto **infortunio**, presenta, sin dalla data dello stesso, un grado di invalidità permanente in danno biologico con tabella INAIL pari al 21%, nonché una inabilità temporanea totale di 266 giorni, o quella percentuale o misura maggiore o minore che sarà ritenuta di giustizia e, per l'effetto, condannare l'I.N.A.I.L., in persona del legale rappresentante pro-tempore, alla corresponsione della rendita da inabilità permanente nella misura del 21%, nonché al risarcimento per una inabilità temporanea totale di 266 giorni, o nella percentuale e misura maggiore o minore che sarà ritenuta di giustizia, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dalla data dell'evento sino all'effettivo soddisfo».

La testimonianza

La dinamica trova riscontro nelle deposizioni testimoniali rilasciate in sede istruttoria.

In particolare Caio, operatore carrellista presso la società in cui è avvenuto l'infortunio, ha riferito di aver visto in prima persona l'incidente, così descritto:

«il ricorrente era nel nostro stabilimento io stavo caricando il materiale sul suo camion, il ricorrente è autotrasportatore per conto della mia ditta, io preparo il carico e lo carico sul camion ho caricato nell'occasione un pallet, consistente in due pacchi sovrapposti e ciascuno legato con due reggette di plastica, e col muletto mi sono diretto a prendere altro pallet; Tizio a quel punto si è accorto che il pacco più alto trasbordava verso fuori e allora è salito sul camion ed ha preso le reggette e tirato con forza il pacco, che però era molto pesante,, una reggetta si è rotta e lui ha perso l'equilibrio ed ha fatto una corsa all'indietro è caduto giù dal camion di schiena cercando di appoggiarsi con il polso; il ricorrente era dolorante, io sono sceso dal muletto per aiutarlo e vista la situazione ho chiamato il direttore responsabile che è sceso dall'ufficio con il titolare; gli abbiamo preparato una specie di barella con dei cartoni e sotto dei bancali, e l'abbiamo sdraiato lì a pancia in giù; è stato chiamato carretto Ma. responsabile del primo soccorso in azienda; il camion è rimasto lì il ricorrente non era in grado di guidarlo e la figlia del titolare lo ha accompagnato mi sembra prima da un tiraossi e poi è andato al Pronto Soccorso, io ho assistito all'infortunio e al seguito fino a che è andato via dallo stabilimento. ADR: l'incidente è avvenuto la mattina, attorno alle 9.30-10 per quel che ricordo, non ne ricordo la data precisa, era fine luglio, poco prima delle ferie.”».

La Sentenza

- In definitiva quindi si accerta che in data 31.7.2015 Tizio ha subito un **infortunio** sul lavoro ex art. 2 D.P.R. 1124/1965 presso la sede della società Alfa.
- Quanto alle conseguenze patite, il CTU medico legale ha accertato la compatibilità delle lesioni riportate con le modalità del sinistro occorso in data 31.7.2015, ricostruendo un quadro morboso che ha comportato una invalidità totale temporanea per 266 giorni (dalla data dell'**infortunio** sino alla stabilizzazione clinica, avvenuta in data 22.4.2016 all'esito di terapia riabilitativa) ed una invalidità totale pari al 16% (pagg. 16, 17, 20, 21 e 22 CTU).
- in accoglimento del ricorso, INAIL deve essere condannata alla corresponsione in favore di Tizio di un'indennità giornaliera a titolo di inabilità temporanea assoluta per il periodo 31.7.2015-22.4.2016 (detratto il periodo di franchigia come per legge) e di una rendita per inabilità permanente in misura corrispondente al 16%, oltre interessi legali dal 121° giorno al saldo.



Il caso Esselunga

- Un risarcimento 'extragiudiziale' da 1,3 milioni di euro.

È questa la somma ricevuta dai familiari di un operaio morto schiacciato nell'ottobre 2009 da un camion nell'area scarico merci di un supermercato Esselunga a Milano.

Sentenza di patteggiamento pronunciata dal GUP presso il Tribunale di Milano nei confronti di un **ente**, ai sensi del **d.lgs. n. 231/2001**, oltre che di alcune persone fisiche.

Il caso riguarda un **omicidio colposo commesso con violazione della normativa antinfortunistica**. All'ente, riconosciuto responsabile ex artt. 5, 6 e 25 septies d.lgs. 231/2001, è stata applicata una sanzione pecuniaria - riconosciuta la riduzione ex art. 12 comma 1 lett. a) (l'ente ha ricavato un vantaggio minimo) e comma 2 lett. a) (risarcimento integrale del danno) - pari ad euro 223.000.

- **Non è stata disposta la confisca** del profitto del reato, poiché si è ritenuto che le "somme ingenti" messe dall'ente a disposizione dei familiari della vittima ricoprissero interamente il profitto del reato (art. 19 d.lgs. 231: "Nei confronti dell'ente è sempre disposta, con la sentenza di condanna, la confisca del [...] profitto del reato, salvo che per la parte che può essere restituita al danneggiato").

All'ente **non** è stata **applicata alcuna sanzione interdittiva**.

Il caso

Condannato un preposto per omissione di vigilanza in materia di Movimentazione Manuale dei Carichi (MMC)

La Corte penale Sez. 4 con sentenza del 3 marzo 2016, n. 8872 ha dichiarato inammissibile il **ricorso di un preposto** di una ditta nella quale rivestiva l'incarico di responsabile del settore ricambi, e ciò per omissione di vigilanza in materia di movimentazione manuale dei carichi.

Dell'episodio il Tribunale di P. ha dichiarato responsabile il preposto al reparto dove l'infortunato svolgeva la propria attività. Responsabilità derivata dalla circostanza che il preposto chiese all'interessato di aiutare un collega a portare in magazzino un peso superiore ai 40 Kg, peso che doveva essere considerato comunque non "sopportabile" (fatta, quindi, la ripartizione del peso con quello del secondo dipendente) in quanto superava la soglia del di 15 Kg stabilita dalla competente Commissione medica. Infatti, il dipendente infortunato (che subì una lombalgia durata oltre 4 mesi) non doveva essere adibito a quel posto di lavoro perché a rischio in quanto portatore di una patologia pregressa.

Il preposto, proprio come addetto alle etichettature dei ricambi, avrebbe invece dovuto vigilare sulla movimentazione dei carichi manuali per evitare o, comunque, ridurre il rischio di lesioni dorso lombari **anche tenuto conto dei fattori individuali di rischio.**

L'omissione delle cautele previste dalla legge è quindi aggravata dal fatto, conosciuto dallo stesso preposto, che l'infortunato era stato **assunto nella quota riservata agli affetti da disabilità** e, proprio per tale motivo, era stato destinato a mansioni di ufficio quali la etichettatura dei pezzi in magazzino.

Corte Cass. n. 43843/2017

Viene precisato che l'abnormità del comportamento del lavoratore può apprezzarsi solo in presenza della imprevedibilità della sua condotta e, quindi, della sua ingovernabilità da parte di chi riveste una posizione di garanzia.

Tale imprevedibilità non può mai essere ravvisata in una condotta che, per quanto imperita, rientri comunque nelle mansioni assegnate, poiché la prevedibilità di uno scostamento del lavoratore dagli standards di piena prudenza, diligenza e perizia costituisce evenienza immanente nella stessa organizzazione di lavoro.

Grazie per l'attenzione