

L'ULTIMA CONSEGNA

a cura di Giorgia Galasso, TPALL Università degli Studi di Torino
Francesco Novello, Servizio PreSAL ASL Città di Torino

Che cosa è successo

Durante una consegna a parecchi chilometri di distanza dalla sede lavorativa, un autista dopo molte ore alla guida, presumibilmente a causa di un colpo di sonno, all'uscita da una curva si è scontrato contro il *guard rail* ed è morto.

Chi è stato coinvolto

Natale era un autista di 53 anni dipendente in qualità di socio lavoratore di una società cooperativa con mansioni di autista. Natale vantava tanti anni di lavoro nel settore logistica, aveva percorso migliaia di chilometri ed era abituato a lavorare di notte.

Dove e quando

L'incidente stradale è avvenuto nell'aprile del 2015 alle 23 circa, lungo una strada statale mentre l'autista si trovava alla guida del suo furgone. Le condizioni climatiche della giornata erano miti e non pioveva.

Che cosa si stava facendo

Analizzando gli ultimi due giorni di lavoro di Natale, emerge che aveva lavorato ininterrottamente dalle 15:50 del giorno precedente all'infortunio alle 4:00 del giorno dell'infortunio.

Poi, giunto presso la sua abitazione, aveva riposato per cinque ore, fino a quando era stato svegliato da una telefonata dal suo titolare. A mezzogiorno era partito per andare allo stabilimento a prendere il carico, dopodiché aveva pranzato e si era riposato.

Alle 17 era ripartito per la consegna che avrebbe dovuto avvenire dopo aver percorso circa 900 km, verso le 5:30 del giorno successivo.

A un certo punto

Erano le 23, Natale era stanco, non riusciva a tenere gli occhi aperti, ma pensava di riuscire ad arrivare alla prossima piazzola di sosta, così da riposarsi qualche minuto per poi proseguire verso il luogo della consegna. Però la stanchezza è stata più forte di lui, si è addormentato durante la guida e il furgone è andato dritto contro il *guard rail*. Da quel sonno Natale non si è più svegliato.



Cosa si è appreso dall'inchiesta

Sull'asfalto non erano presenti né segni di frenata né di sterzata. Ciò ha suggerito ai carabinieri intervenuti dopo l'incidente, che Natale fosse stato colto da un colpo di sonno. Dalle indagini è emerso che Natale trascorreva sul mezzo per le consegne anche più di dieci ore consecutive; spesso il periodo di riposo che si concedeva era poco rispetto alla frequenza dei viaggi.

I mezzi della società cooperativa erano dotati di localizzatore GPS e il titolare poteva conoscere in ogni istante la posizione dei suoi dipendenti. Se veniva rilevata una sosta non prestabilita, anche solo per un caffè, in più di un'occasione Natale aveva ricevuto la telefonata del suo titolare che chiedeva spiegazioni per la fermata imprevista.

Al termine della sua giornata lavorativa, Natale parcheggiava presso la sua abitazione l'automezzo con cui effettuava le consegne; così avrebbe potuto subito ripartire quando gli veniva comunicata una nuova consegna da effettuare.

Di fatto Natale era sempre reperibile. Capitava spesso che durante i riposi ricevesse dal suo titolare l'incarico di partire immediatamente per una nuova destinazione.

Il figlio di Natale ha affermato che suo papà si era lamentato con il suo titolare di essere stanco, di aver bisogno di riposo e, in alcuni casi, di non sentirsi in grado di guidare. Per tutta risposta il titolare lo aveva minacciato:

“...il lavoro sai com'è, se non ti sta bene, lì c'è la porta”.

Questo genere di affermazione e la paura di essere licenziato, avevano convinto Natale, nonostante la stanchezza, a partire ugualmente per nuove consegne. Il figlio di Natale ha raccontato che

“...un giorno lo avevano minacciato: era tornato dalla Germania, si era appena seduto a tavola, ad un certo punto gli era squillato il telefono. Gli avevano detto che sarebbe dovuto partire per Parigi per un'altra consegna. Mio padre però gli rispose che era appena arrivato da un lungo viaggio e che era stanco. Dall'altra parte del telefono: «Ah va bene allora portami le chiavi del furgone e porta il furgone qui!».

Mio papà però aveva 53 anni e una famiglia da mantenere, quindi si era rimesso le scarpe, aveva preso le chiavi del furgone ed era ripartito per la nuova consegna.

Non aveva tempo libero, quando finiva di lavorare stava tre o quattro ore con noi e poi ripartiva, per la maggior parte del tempo in cui era a casa andava a riposarsi, però quando poteva”.

Quando doveva eseguire consegne che lo impegnavano per più giorni lavorativi, Natale, non potendosi permettere una camera d'albergo, dormiva sul furgone anche se non era dotato di cuccetta.

Il giorno dell'infortunio, il figlio di Natale ha affermato che...

"...lui per quel viaggio lì non sarebbe nemmeno dovuto partire, aveva sostituito una persona che non era andata a lavoro.

Aveva sempre lavorato nell'ambito dei trasporti, quindi era già una persona forgiata a questi lunghi tempi di guida, però quella volta evidentemente è andato oltre e il suo corpo non ha retto..."

A causa dei ritmi di lavoro e dell'orario di lavoro estenuante, Natale aveva deciso di rassegnare le proprie dimissioni alla fine del mese in cui è accaduto l'infortunio mortale.

Non sarebbe successo se...

L'orario di lavoro di Natale stabilito per contratto era di 40 ore settimanali. Se il suo titolare gli avesse permesso i giusti periodi di riposo, se avesse rispettato quanto previsto da contratto e soprattutto la normativa di riferimento riguardante gli orari di lavoro, Natale sarebbe ancora qui insieme alla sua famiglia.

Natale era sottoposto a stress dovuto a richieste eccessive di lavoro e più grandi della sua capacità di farvi fronte. I rischi psicosociali a cui era esposto erano dovuti anche alle richieste contrastanti, alla mancanza di interazione sul modo in cui il lavoro veniva svolto, alla gestione inadeguata dei cambiamenti organizzativi, alla comunicazione inefficace, alla mancanza di sostegno da parte dei superiori e alle molestie psicologiche.

Il **Regolamento CE 561/2006**, stabilisce che gli autisti professionisti non possono superare le **9 ore** di guida giornaliera. Questo limite può essere sforato di un'ora, quindi si può guidare per un massimo di 10 ore, ma solo per due volte alla settimana. Inoltre, c'è un limite settimanale da non superare, pari a **56 ore**. Per due settimane consecutive, invece, l'orario di guida complessivo non può essere superiore alle **90 ore**.

L'articolo 7 dello stesso Regolamento stabilisce che il conducente del mezzo ogni 4 ore e mezza deve fermarsi per almeno **45 minuti**, ad eccezione di quando sta per cominciare un periodo di riposo. Gli autisti hanno l'obbligo di effettuare un nuovo **riposo giornaliero** nell'arco di 24 ore dal termine del precedente riposo (sia giornaliero che settimanale). Per essere valido il giorno di riposo deve avere una **durata superiore a 11 ore**; se inferiore, ma superiore alle 9 ore, viene considerato come un riposo giornaliero ridotto.

Gli autisti ogni due settimane devono aver effettuato **almeno due giorni di riposo settimanale**. Nel complesso quindi il regolamento impone almeno **45 ore continuative di riposo** durante la settimana.

L'articolo 8 del Regolamento CE 561/06 stabilisce che il giorno di riposo settimanale **può essere trascorso sul mezzo**, ma solo quando sussistono determinate condizioni:

- l'autista è in trasferta;
- il veicolo è in sosta ed è attrezzato per far dormire i conducenti.

Le disposizioni del regolamento riguardano esclusivamente il **giorno di riposo ridotto**. Il riposo settimanale regolare, quindi, va obbligatoriamente trascorso fuori dal mezzo.

Le aziende del settore devono fare un'analisi precisa delle fonti di stress, ad esempio tramite questionari da sottoporre agli autisti, in modo da ottemperare all'obbligo normativo di salute psicofisica dei lavoratori. L'accordo europeo dell'8 ottobre 2004 è

stato recepito in Italia con un accordo interconfederale del 9 luglio 2008, richiamato dall'**art. 28, comma 1, D. Lgs. n. 81/2008** e grazie a questo la valutazione dello stress lavoro-correlato costituisce un obbligo penalmente sanzionato.

Inoltre, per i datori di lavoro è necessario stabilire una politica di sicurezza e istruzioni scritte per i conducenti, effettuare una valutazione dei rischi, la formazione del personale, fornire veicoli sicuri e ben mantenuti, e garantire che gli orari indicati agli autisti assicurino il tempo necessario per guidare nel rispetto dei limiti di velocità ed evitare la guida nelle ore di punta.

Per maggiori informazioni contattare:

Centro Regionale di Documentazione per la Promozione della Salute, ASL TO3

Via Sabaudia 164, 10095, Grugliasco (TO)

Tel. 01140188210-502 - Fax 01140188501 - info@dors.it