

Sintesi

RASSEGNA DI GIURISPRUDENZA E DI DOTTRINA



OK DELL'INPS ALLA MALATTIA DEL GIORNO PRIMA

▪ CIGO: PER L'INPS IMPUTABILE ANCHE IL CAMBIAMENTO DELLA LEGGE

▪ LA SICUREZZA DEL LAVORO NEL MONDO DEI TRASPORTI

▪ VOLONTARI SPORTIVI E RIMBORSI FORFETARI: LA CIRCOLARE 7/E/2026 DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE CONVINCE DAVVERO?

▪ CONCLUSA LA MISSIONE ALL'ESTERO, IL VERO BANCO DI PROVA PER LE IMPRESE È IL REINSERIMENTO DEL LAVORATORE



LA SICUREZZA DEL LAVORO NEL MONDO DEI TRASPORTI

DI NINA CATIZONE CONSULENTE DEL LAVORO IN TORINO

Mai come adesso la sicurezza nel mondo dei trasporti è al centro dell'attenzione. Nelle cronache dei quotidiani di questi giorni, così come nei resoconti giurisprudenziali. Non sorprende, quindi, l'incalzante pressione esercitata ultimamente dalle istituzioni internazionali del lavoro sui responsabili politici e sui ricercatori a proposito di un rischio emergente quale quello dei trasporti. Avverte l'EU-OSHA (Agenzia europea per la sicurezza e la salute sul lavoro) che, "con l'emergere di nuove forme organizzative, modelli aziendali e industrie, per una parte dei lavoratori dell'UE, il concetto di luogo di lavoro sta diventando più fluido ma anche più complesso", "lo sviluppo della tecnologia ha ampliato la possibilità di 'trasferire' il lavoro al di fuori dei luoghi ad esso tradizionalmente deputati e ha favorito la nascita di forme di organizzazione del lavoro del tutto nuove". E segnala che "attualmente un terzo dei dipendenti dell'UE lavora a distanza", e che "ciò evidenzia la necessità di adattare le norme in materia di salute e sicurezza sul lavoro per affrontare le nuove sfide". Tanto è vero che in un documento del 3 marzo 2025 richiama l'attenzione proprio sul settore dei trasporti stradali, ferroviari, marittimi e aerei, e in generale sulla mobilità in Europa, e ne illustra l'impatto sulla salute e la sicurezza. Altrettanto insistente è l'allarme espresso dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro. In un rapporto mondiale del 2025 intitolato "Rivoluzionare la salute e la sicurezza sul lavoro: l'intelligenza artificiale e la digitalizzazione nel mondo del lavoro", l'OIL rileva l'esigenza di "migliorare la sicurezza dei conducenti con la tecnologia basata sull'intelligenza artificiale", in tal guisa contribuendo a mitigare i rischi come la distrazione durante la guida, la

sonnolenza, le condizioni stradali pericolose, a rafforzare le pratiche di sicurezza e ad affrontare i comportamenti a rischio. E segnala che "questi sistemi sono ampiamente utilizzati in settori come le consegne, l'autotrasporto, la logistica, dove la sicurezza dei conducenti di autoveicoli è fondamentale".

Non sorprende allora che la Legge **29 dicembre 2025 n. 198**, recante misure urgenti per la tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro e in materia di protezione civile, si preoccupi di stabilire che, al fine di incrementare i livelli di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, con particolare riferimento ai settori della logistica e dei trasporti che presentano una alta incidenza infortunistica, l'Inail promuova, con proprie risorse, interventi di formazione in materia prevenzionale.

A fronte delle insistenti campagne dell'ILO e dell'OSHA, mi sono posta una domanda: oggi come oggi, quale risposta può dare sul fronte dei trasporti il nostro TUSL?

Per rispondere alla domanda, dobbiamo, anzitutto, appurare quali siano i luoghi di lavoro tutelati dal TUSL. Agevole è rendersi conto che nel dibattito giurisprudenziale del passato assumeva un peso determinante la definizione di "luogo di lavoro" dettata dall'art. 62, D.lgs. n. 81/2008. Ed occorre subito avvertire che proprio in questo art. 62 si annida una radice fondamentale degli equivoci vissuti nei primi anni di applicazione del TUSL. L'art. 62 fornisce una nozione restrittiva di 'luogo di lavoro'. Infatti, per luoghi di lavoro, intende "i luoghi destinati ad ospitare posti di lavoro, ubicati all'interno dell'azienda o dell'unità produttiva, nonché ogni altro luogo di pertinenza dell'azienda o dell'unità produttiva accessibile al la- ➤

voratore nell'ambito del proprio lavoro". Ma l'art. 62 è quanto mai chiaro nel dire in termini espliciti che questa definizione palesemente restrittiva vale "unicamente ai fini della applicazione del presente titolo" e "ferme restando le disposizioni di cui al titolo I". Con una evidente, basilare conseguenza: che questa definizione non è utilizzabile ai fini dell'applicazione delle disposizioni degli altri Titoli del D.lgs. n. 81/2008, a partire naturalmente da quel Titolo I che prevede i fondamentali obblighi di sicurezza, dalla valutazione dei rischi alla vigilanza e alla formazione. E aggiungiamo che lo stesso art. 62, D.lgs. n. 81/2008, al comma 2, esclude, sì, l'applicazione proprio ai mezzi di trasporto. Ma attenzione: esclude soltanto l'applicazione delle norme del Titolo II, e non quindi delle norme di tutti gli altri Titoli del D.lgs. n. 81/2008. Certo è che da ultimo si susseguono a ritmo serrato pronunce della Corte Suprema univocamente ispirate a un principio. Leggiamo **Cass. pen., 19 marzo 2025, n. 10885**: "Nella nozione di luogo di lavoro rilevante ai fini della sussistenza dell'obbligo di attuare le misure antinfortunistiche, rientra ogni luogo in cui i lavoratori siano necessariamente costretti a recarsi per provvedere ad incombenze inerenti all'attività (fattispecie relativa a incidente verificatosi su una strada pubblica e aperta al pubblico transito)". Istruttivo è il caso -esaminato da **Cass. pen., 2 agosto 2024, n. 31665**- di due tecnici dipendenti di una s.p.a. italiana committente di lavori in cantieri libici. Durante il trasferimento in questi cantieri, i due tecnici furono prima catturati e poi uccisi da guerriglieri. Il fatto è che il trasferimento venne effettuato via terra per strada mediante autovettura, anziché via mare per nave, e ciò per ordine di un *manager* della s.p.a. preposto in sede locale e costretto a patteggiare per il reato di omicidio colposo.

Diventa a questo punto necessario fornire un chiarimento in ordine al concetto di "trasporto". Proficua al proposito l'indicazione data da **Cass. pen., 27 gennaio 2025, n. 2996**: "L'initoneità di un mezzo di trasporto deve essere valutata con riferimento a tutte le fasi del tra-

sporto stesso: che ha inizio col carico della merce e termina quando la merce viene scaricata. Non si tratta di una interpretazione analogica della norma, ma al contrario, di una interpretazione letterale. Nel vocabolario 'Treccani', il trasporto è definito come 'trasferimento di cose o persone mediante mezzi a ciò destinati'; nel vocabolario 'Devoto-Oli', come 'trasferimento di cose o persone che implica il loro sollevamento da terra'".

Altrettanto utile è collocare il mezzo di trasporto nell'ambito del D.lgs. n. 81/2008. Anche in proposito appaiono illuminanti le indicazioni giurisprudenziali. A cominciare già da **Cass. pen., 13 settembre 2013, n. 37747**. Un autista dipendente era stato dal datore di lavoro comandato al trasporto di materiali mediante un semirimorchio, e nel percorrere una strada con numerose curve, in un tratto in discesa, il veicolo aveva preso velocità senza che il conducente potesse frenarlo in modo adeguato a causa di un difetto dell'impianto frenante, di talché il mezzo aveva finito per ribaltarsi cadendo da un ponte. Nel confermare la condanna del datore di lavoro, la Sez. IV osserva:

«Il ruolo di datore di lavoro ricoperto dall'imputato gli imponeva di fornire al proprio lavoratore attrezzature da lavoro (qual è certamente il veicolo per il suo conducente) in condizioni di efficienza e comunque tali da far sì che esse non costituissero pericolo per la salute e la sicurezza dei lavoratori (art. 71, D.lgs. n. 81/2008). Si trattava di sottoporre i mezzi a controlli periodici in grado di identificare guasti o riduzioni di efficienza dovute ad eventi occasionali, cedimenti o usura. Il perito ha rilevato un difetto dell'impianto frenante dovuto ad usura, i controlli che pacificamente risultano eseguiti sul semirimorchio denunciano chiaramente la propria inadeguatezza. Privo di rilievo è il fatto che l'imputato avesse appreso o meno di problemi ai freni il giorno prima dell'accaduto, poiché la perdita di efficienza del sistema frenante si è prodotta nel tempo. Il compor- ➤

tamento del lavoratore, consistito nel porsi alla guida nonostante lo stato del semirimorchio e nell'aver mantenuto una velocità non adeguata a quello, non costituisce fattore in grado di interrompere il nesso di causalità tra la condotta antidoverosa mantenuta dall'imputato e l'evento verificatosi. L'imputato si rese responsabile del sinistro occorso al dipendente perché non eseguì o fece eseguire adeguate verifiche dell'impianto frenante del semirimorchio, non impartì ai lavoratori le necessarie istruzioni affinché essi potessero avvedersi tempestivamente dell'eventuale persistente avaria, ovvero non proibì che in presenza di queste essi si mettessero comunque alla guida».

Naturalmente, tra gli obblighi contemplati in tema di attrezzature di lavoro, fa spicco la manutenzione, un obbligo che assume un particolare rilievo proprio con riguardo ai mezzi di trasporto. Tanto è vero che, tra "le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro", l'art. 15, co. 1, lettera z), D.lgs. n. 81/2008 colloca proprio "la regolare manutenzione di ambienti, attrezzature, impianti, con particolare riguardo ai dispositivi di sicurezza in conformità alla indicazione dei fabbricanti". E **Cass. pen., 2 marzo 2020, n. 8160** ne trae una deduzione quanto mai azzeccata anche sul terreno dei mezzi di trasporto, e, cioè, ai frequenti casi di lavoratori che intervengono abitualmente sui macchinari effettuando una manutenzione 'fai da te', che riduce i presidi di sicurezza: "questa prassi, che peraltro potrebbe essere sintomatica non di mera omissione della sorveglianza da parte del datore di lavoro, bensì dell'avallo di siffatto *modus operandi* in funzione di una maggiore efficienza produttiva e soprattutto di un risparmio di spesa, difficilmente esonera datore di lavoro e preposto da una responsabilità in concorso".

E non trascuriamo un principio che a tutela della sicurezza nei lavori di trasporto si è molto sviluppato nella giurisprudenza più recente della Corte Suprema, ancora da ultimo in **Cass. pen.,**

28 luglio 2026, n. 29620. Il principio per cui a carico del datore di lavoro è configurabile un delitto grave come l'omissione dolosa di cautele antinfortunistiche di cui all'art. 437 c.p., e ciò in caso di manomissione del cronotachigrafo utilizzato con specifici accorgimenti (magneti) per impedire il corretto funzionamento del disco cronotachigrafo di bordo, così impedendo la registrazione della velocità dei veicoli, dei tempi di guida e sosta, in sostanza consentendo agli autisti dipendenti la guida degli articolati per un numero di ore superiore a quello di legge, incidendo sui periodi di riposo dei conducenti dei veicoli e, quindi, determinando maggior rischio di causare incidenti, a danno della loro incolumità e della sicurezza pubblica.

Ma un altro fenomeno ancora è emerso nel mondo dei trasporti. Ed è un fenomeno che potrebbe sorprendere. Leggiamo **Cass. pen., 1° febbraio 2019, n. 5081**. In base a dichiarazioni rese da 154 lavoratori, a intercettazioni ambientali e telefoniche e a documentazione contabile e amministrativa, si era accertata in provincia di Pavia nel settore della logistica una serie di condotte poste in essere in vista dello sfruttamento di manodopera dall'amministratore di alcune società cooperative e da reclutatori della manodopera. Attenzione dunque al caporalato. Il caporalato ormai è diffuso non solo al Sud nel settore dell'agricoltura. Vediamo un ulteriore caso. **Cass. pen., 20 settembre 2022, n. 34601**: attività di caporalato nell'esecuzione di servizi di trasporti sanitari affidati a una società cooperativa nei confronti del personale impiegato vittima di sfruttamento con approfittamento del suo stato di bisogno, "sia per una condizione di oggettivo sfruttamento soprattutto sul piano dell'orario lavorativo specie a fronte del salario corrisposto e a quello previsto dal CCNL, delle poche giornate libere e dell'assenza di retribuzione per lavoro straordinario e di ricorrente, marcato scostamento rispetto alle condizioni pattuite, sia per la sussistenza di condizioni di bisogno dei lavoratori".

Insomma, il mondo dei trasporti non si fa mancare nemmeno il caporalato.