

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 23 - numero 5010 di Martedì 21 settembre 2021

Logistica: luci e ombre nella salute e sicurezza di rider e driver

Un saggio sul lavoro nella logistica si sofferma sulle criticità correlate all'attività dei trasportatori con riferimento al lavoro sui furgoni e su due ruote. La normativa per driver e rider e le difficoltà dell'applicazione del decreto 81.

Urbino, 21 Set ? In alcuni articoli del nostro giornale abbiamo potuto approfondire la situazione della **sicurezza nel settore logistico** attraverso il contenuto del saggio "**Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute**" - a cura di Andrea Allamprese (professore associato di Diritto del lavoro presso l'Università di Modena e Reggio Emilia) e Olivia Bonardi (professoressa ordinaria di Diritto del lavoro presso l'Università Statale di Milano) ? pubblicato sul numero 2/2020 del "**Diritto della sicurezza sul lavoro**", rivista dell'Osservatorio Olympus e pubblicazione semestrale dell' Università degli Studi di Urbino.

Un saggio che ha mostrato come, alla crescita del settore logistico, anche in relazione alle difficoltà correlate all'emergenza COVID-19, non si sia accompagnato un reale miglioramento delle condizioni di lavoro e sociale per coloro che vi sono addetti.

E anche le **innovazioni tecnologiche** nel settore non hanno portato automaticamente al miglioramento delle condizioni di lavoro "dovendosi piuttosto verificare come i rischi e la penosità del lavoro si modificano, implicando sia disturbi psicofisici diversi rispetto a quelli della tradizionale movimentazione dei carichi, sia nuove problematiche di carattere psicosociale connesse alle forme di neo-taylorismo che l'uso di **algoritmi** e di **sistemi di controllo informatizzati** portano con sé". Senza dimenticare tutte le problematiche tipiche dell'organizzazione del lavoro logistico, "che richiede un'altissima **flessibilità** sia interna, con adattabilità a diverse mansioni ed a orari di lavoro prolungati, sia esterna tramite il ricorso a diffuse forme di intermediazione e lavoro precario". Inoltre "la struttura delle catene logistiche articolata su vari livelli di **appalti e subappalti** crea, inoltre, una serie di rischi di interferenza lavorativa non irrilevanti".

Il settore della logistica non riguarda poi solo la logistica di magazzino, ma anche le **attività dei trasportatori**:

1. "gli **autotrasportatori**, che solitamente dispongono di patenti di guida superiori alla B e guidano mezzi la cui massa a carico supera i 35 quintali (i c.d. truckers);
2. gli **addetti alle consegne di merci**, che dispongono tendenzialmente della sola patente B e guidano furgoni la cui massa a carico non supera i 35 quintali (i c.d. drivers);
3. gli **addetti alle consegne di beni a domicilio** organizzate attraverso piattaforme digitali (i c.d. rider)".



Dopo esserci soffermati, in un precedente articolo, su rischi e criticità dei trucker, ci soffermiamo ora su alcuni aspetti del lavoro di driver e rider con riferimento ai seguenti argomenti:

- Condizioni di lavoro, salute e sicurezza del lavoro sul furgone
- Condizioni di lavoro, salute e sicurezza del lavoro su due ruote
- Logistica: le luci e ombre del quadro complessivo

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0278] ?#>

Condizioni di lavoro, salute e sicurezza del lavoro sul furgone

Il contributo ricorda che in Italia i **driver** ? con riferimento ai lavoratori che "guidano furgoni con massa a carico non superiore ai 35 quintali" ? sono in maggioranza "lavoratori subordinati di grandi corrieri od appaltatori di corrieri; partono sempre e solo da un magazzino e tornano in un magazzino, che di solito è un hub logistico".

Si indica che i drivers che lavorano per un medio/grande corriere per la consegna "hanno una certa autonomia nella costruzione del loro percorso", mentre la situazione è diversa per coloro che lavorano (sia pure attraverso l'intermediazione di una cooperativa o di una S.r.l.) per una piattaforma, ad esempio come quella di Amazon, ci sono algoritmi che preparano le "rotte" tenendo conto di una "serie di variabili: l'orario di lavoro di ciascun autista, le distanze da coprire e i pacchi da consegnare. I drivers sono monitorati nei tempi e nel percorso dagli addetti al controllo (dispatcher)".

Per quanto attiene ai **profili di tutela della salute e sicurezza** ? continua il saggio ? "il ricorso a drivers subordinati ha il vantaggio di implicare l'applicazione del d.lgs. n. 81/2008, compresa la disciplina del Titolo VII sull'uso di attrezzature munite di videoterminali ove si tratti di drivers munite di tablet o smartphone per le consegne (ma solo per quelle mansioni svolte al di

fuori del posto guida del veicolo)".

E come già indicato in premessa, questi lavoratori "hanno una disciplina del tempo di lavoro estremamente flessibile, con orari alquanto lunghi".

Rimandiamo alla lettura del saggio che si sofferma, in particolare, sul Ccnl Logistica, Trasporto merci 3 dicembre 2017, "ove si introduce una disciplina dell'orario del personale viaggiante".

Si segnala che i problemi "sorgono con riferimento ai **drivers lavoratori autonomi**. Si consideri, in primo luogo, che il **Regolamento (Ue) n. 2020/1054** si applica ai conducenti dei veicoli addetti ai trasporti comunitari nazionali e internazionali su strada dotati di tachigrafo, con esclusione dunque dei conducenti di mezzi di trasporto (come furgoni, camion, ecc.) fino a 35 quintali, per i quali non sussiste l'obbligo di installare il tachigrafo". Tuttavia "si discute da tempo della possibilità di estendere le norme della Direttiva 89/391 in materia di sicurezza sul lavoro oltre i confini del lavoro subordinato" e del resto, nel nostro ordinamento, "l'ambito di applicazione del d.lgs. n. 81/2008 è stato esteso oltre i confini del lavoro subordinato".

In ogni caso "l'estensione delle misure di sicurezza al lavoro autonomo e, più in generale, alle 'nuove modalità di lavoro' e ai nuovi 'accordi contrattuali e regimi di lavoro atipici' è prevista dal **quadro strategico dell'Ue in materia di salute e sicurezza sul lavoro 2014-2020**" (il saggio presenta anche la **Raccomandazione del Consiglio n. 2003/134 del 18 febbraio 2003** relativa al miglioramento della protezione della salute e sicurezza sul lavoro dei lavoratori autonomi).

Il **d.lgs. n. 81/2008**, ai fini dell'applicazione della Direttiva n. 89/391, "definisce 'lavoratore' chiunque, 'indipendentemente dalla tipologia contrattuale, svolge un'attività lavorativa nell'ambito dell'organizzazione di un datore di lavoro pubblico o privato. A fronte di una definizione ampia, nella realtà **non è agevole applicare la disciplina prevista** per il lavoratore subordinato ai lavoratori subordinati 'atipici' o addirittura ai lavoratori che organizzano autonomamente la propria attività lavorativa anche quando questa si inserisce nel ciclo produttivo altrui. Né ai drivers lavoratori autonomi che effettuano consegne di merci a domicilio organizzate attraverso piattaforme digitali potrebbe applicarsi la disciplina di cui al nuovo capo V-bis del **d.lgs. n. 81/2015**, come introdotto dal **d.l. n. 101/2019** (conv. in **l. n. 128 del 2019**)". Il campo d'applicazione della nuova legge "è limitato ai lavoratori autonomi che operano con l'ausilio di veicoli a motore di 50 cc di cilindrata, il che esclude gli autisti di furgoni. Alla fattispecie troverà, invece, applicazione la disciplina generale per i lavoratori autonomi di cui all'art. 14 della **l. n. 81/2017**, laddove si afferma ? al comma 1 ? che, in caso di gravidanza, malattia e infortunio, ove il lavoratore svolga attività continuativa per il committente, non si estingue il rapporto, il quale rimane sospeso ? senza obbligo di corrispettivo ? per un periodo non superiore alle 150 giornate per anno solare, fatto sempre salvo il venir meno dell'interesse del committente". E al successivo comma 3 "si aggiunge ? con riferimento a tutte le fattispecie di lavoro autonomo ? che, in caso di malattia e infortunio che impedisca lo svolgimento della prestazione per oltre 60 giorni, il versamento dei contributi e dei premi assicurativi è sospeso per l'intera durata della malattia e dell'infortunio sino a un massimo di due anni, superati i quali il lavoratore è tenuto a versare i contributi e i premi maturati durante il periodo di sospensione mediante rate".

Condizioni di lavoro, salute e sicurezza del lavoro su due ruote

Facciamo qualche breve riferimento anche alla **salute e sicurezza del lavoro su due ruote** relativo al "lavoro di consegna di beni (prevalentemente di pasti preconfezionati, ma anche di farmaci, generi alimentari e di prima necessità al servizio di catene di distribuzione, ecc.) a domicilio organizzata attraverso piattaforme digitali".

Si tratta di una figura "per certi aspetti ibrida, che svolge mansioni già sperimentate (c'è chi ha evocato il precedente dei pony express), ora modernizzate tramite l'**intermediazione di piattaforme** che si servono (di norma) di algoritmi nella selezione degli addetti, nella definizione delle 'rotte', nella valutazione (in buona parte basata sulla disponibilità) dell'attività lavorativa".

Si segnala che nel 2019 "sono stati adottati **due atti legislativi a livello dell'Ue**, che incidono sul lavoro svolto attraverso piattaforme informatiche. Ma né la **Direttiva 2019/1152** ('relativa a condizioni di lavoro trasparenti e prevedibili nell'Ue'), né il **Regolamento (UE) n. 2019/1150** ('che promuove equità e trasparenza per gli utenti commerciali dei servizi di intermediazione online') contengono disposizioni specifiche in materia di salute e sicurezza sul lavoro". Salvo non voler ricondurre ? si indica nelle note del saggio - all'area della salute e sicurezza la previsione della **Dir. 2019/1152** "per cui, 'se l'organizzazione del lavoro è interamente o in gran parte prevedibile', il datore è tenuto ad informare il lavoratore sulla 'durata normale della giornata o della settimana di lavoro (...), nonché (sulle) eventuali condizioni relative al lavoro straordinario e alla sua retribuzione e, se del caso, (sulle) eventuali condizioni relative ai cambi di turno'. La Direttiva 2019/1152 "stabilisce alcuni **diritti minimi** che dovrebbero applicarsi a tutti «coloro che hanno un contratto o un rapporto di lavoro» (art. 1, par. 2)", ma "restano esclusi dall'ambito di applicazione della Direttiva tutti i lavoratori 'effettivamente autonomi' (come i collaboratori coordinati e continuativi ex art. 409, n. 3, c.p.c., come riformato dall'art. 15 della l. n. 81/2017; i collaboratori occasionali; i lavoratori a partita Iva), fatto salvo ? come già ricordato ? il caso in cui sia applicabile l'art. 2, comma 1, del d.lgs. n. 81/2015 sulle collaborazioni etero-organizzate".

Tornando poi all'Italia si segnala quanto riportato dal DL 101/2019 (conv. con legge 128/2019) e si ricorda che ai fini della sicurezza sul lavoro "quando il contratto sia di **lavoro subordinato**, trova **integrale applicazione** sia l'obbligo generale di sicurezza di cui all'art. 2087 c.c., sia il d.lgs. n. 81/2008".

Tuttavia si indica che "il quadro delineato originariamente dal d.lgs. n. 81/2008, "che aveva limitato la tutela prevenzionistica per le collaborazioni coordinate e continuative ex art. 409, n. 3, c.p.c. solo in caso di svolgimento della prestazione nei locali del committente, ha mostrato, sin dalla sua prima formulazione, tutti i suoi limiti e contribuisce a rendere **scarsamente intellegibili** le disposizioni introdotte nel 2019 a tutela dei riders autonomi".

Il richiamo "ora effettuato dal comma 3 dell'art. 47-septies, del d.lgs. n. 81/2015, all'applicazione del d.lgs. n. 81/2008, infatti, non specifica se il rinvio sia all'integralità delle misure di tutela previste per i lavoratori subordinati, se implichi l'applicazione delle disposizioni previste per le collaborazioni coordinate e continuative o se si riferisca alle sole disposizioni stabilite per i lavoratori autonomi (artt. 21 e 26 del d.lgs. n. 81/2008)".

Per un aggiornamento sui temi della sicurezza rimandiamo anche alla lettura della **Circolare n. 17 del 19 novembre 2020** con cui il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali esplicita il dettato normativo in tema di tutela del lavoro dei ciclo-fattorini delle piattaforme digitali.

Riguardo alle tutele dei rider in tempi di pandemia, rimandiamo anche alla lettura del seguente articolo "" [Inail, tutela per i rider e validazione dei dpi](#)".

Logistica: le luce e ombre del quadro complessivo

Concludiamo, infine, rimandando alla lettura integrale del saggio pubblicato sulla rivista del "Diritto della sicurezza sul lavoro"; saggio che si sofferma anche sull'assicurazione per gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali e sulla sicurezza sul lavoro nella contrattazione collettiva.

Saggio che conclude, a sua volta, indicando che il **quadro complessivo** che ne emerge "presenta **luci ed ombre**: per un verso, i principi fondamentali in materia di tutela della salute e sicurezza sul lavoro sembrano forgiati in modo tale da poter comprendere anche le trasformazioni del mondo logistico in atto, garantendo livelli di protezione aggiornati; per altro verso, la normativa specifica, in particolare relativa all'uso delle ICT e delle macchine, mostra di necessitare misure di aggiornamento e adattamento. Allo stesso modo, le problematiche connesse ai tempi di lavoro, che tanto incidono sulla tutela della salute dei lavoratori, mettono in luce tutta l'inadeguatezza dell'attuale disciplina in tema di orario di lavoro".

Se in questo contesto, "la linea di politica del diritto perseguita a livello europeo e nazionale, e volta all'estensione di alcune particolari tutele a tutte le forme di lavoro e in particolare ai riders, si muove nella giusta direzione", essa "**non sembra però incidere sul nodo centrale del problema, costituito dalle modalità stesse di organizzazione** delle catene del valore logistiche, che richiedono lavoro discontinuo e al contempo soggetto a ritmi intensificati ed a forme di controllo esasperate".

Tiziano Menduto

Scarica il documento da cui è tratto l'articolo:

Università di Urbino Carlo Bo, Osservatorio Olympus, Diritto della sicurezza sul lavoro. "Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute", a cura di Andrea Allamprese (professore associato di Diritto del lavoro presso l'Università di Modena e Reggio Emilia) e Olivia Bonardi (professoressa ordinaria di Diritto del lavoro presso l'Università Statale di Milano), DSL n.2/2020.

Scarica la normativa di riferimento:

Ministero del lavoro e delle politiche sociali - Circolare n. 17 del 19 novembre 2020 ? Circolare in tema di tutele del lavoro dei ciclo-fattorini delle piattaforme digitali ai sensi degli articoli 2 e 47-bis e seguenti, del decreto legislativo n. 81/ 2015.



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it