

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 23 - numero 5026 di Mercoledì 13 ottobre 2021

Sicurezza e criticità nella logistica e nell'attività dei trasportatori

Un saggio sulle condizioni di lavoro nella logistica si sofferma anche sulle criticità correlate all'attività dei trasportatori. Focus sulla salute e sicurezza sui camion, sulla normativa europea e sui tempi di riposo e di guida.

Urbino, 13 Ott ? Il **settore della logistica**, un settore strategico per l'approvvigionamento, la produzione e distribuzione delle merci, è un settore in cui i rischi per la salute e la sicurezza degli operatori, spesso connessi ai ritmi, agli orari e alla flessibilità interna ed esterna, sono elevati. E quando si parla di settore della logistica non si fa riferimento soltanto alla cosiddetta logistica di magazzino e agli incidenti che avvengono in questi ambienti di lavoro, ma anche alle **attività dei trasportatori**.

Trasportatori che "si possono distinguere in tre categorie:

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. riders)".

A presentare in questi termini il settore logistico e a fornire molte informazioni sulle condizioni di lavoro (addetti ai magazzini e i trasportatori) e sui rischi per la salute e la sicurezza è il saggio "**Studio sulle condizioni di lavoro nella logistica: tempo e salute**" che - 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) ? è stato pubblicato sul numero 2/2020 del "**Diritto della sicurezza sul lavoro**", rivista dell'Osservatorio Olympus e pubblicazione semestrale dell'Università degli Studi di Urbino.

Dopo aver presentato nelle scorse settimane le criticità per gli addetti ai magazzini, ci soffermiamo oggi sul mondo dei trasportatori con riferimento ai seguenti temi:

- Condizioni di lavoro e sicurezza per i trasportatori
- Logistica: indagine sulla salute e sicurezza sui camion
- Autotrasporti: la normativa e i tempi di riposo

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0489] ?#>

Condizioni di lavoro e sicurezza per i trasportatori

Il contributo sottolinea che i **trasportatori** sono "sottoposti alle stesse condizioni di flessibilità che si verificano all'interno dei magazzini, dovute all'andamento oscillante delle operazioni da svolgere e delle consegne".

Infatti anche i trasportatori "hanno una disciplina dell'orario di lavoro estremamente flessibile, con orari alquanto lunghi" e, specialmente con riferimento agli addetti alle consegne organizzate attraverso piattaforme digitali (ad esempio drivers e riders), "l'uso di strumenti di lavoro tecnologici e l'accesso alla piattaforma espongono il lavoratore al rischio di vedere espanso illimitatamente l'arco temporale della propria attività professionale".

Come già accennato dagli autori per la logistica di magazzino, sarebbe opportuno "estendere l'interesse alla **disconnessione dagli strumenti digitali**, previsto legislativamente solo per il lavoratore agile, anche agli addetti alle consegne organizzate attraverso piattaforme".

Si segnala poi che l'attività di trasporto "è strettamente connessa a quella che si svolge all'interno degli hub logistici anche sotto altri profili: per contratto, infatti, l'autotrasportatore svolge altresì le **operazioni di carico e scarico** della merce nel magazzino" e una buona parte degli infortuni avviene, come ricordato anche dai nostri articoli nella rubrica " Imparare dagli errori", proprio durante queste fasi.

Le condizioni di lavoro sembrano poi "essere aggravate dalla considerazione del lavoro dei trasportatori alla stregua di **lavoro discontinuo**, dunque soggetto a limiti di orario diversi rispetto a quelli degli addetti al magazzino" (il saggio fa particolare riferimento al Ccnl Logistica, Trasporti merci del 2017 e alla piattaforma per il rinnovo del Ccnl approvata da Filt, Fit e Ultrasporti il 27 giugno 2019).

Si segnala che anche per gli trasportatori, del resto, si pongono le problematiche, già evidenziate dagli autori riguardo al lavoro degli addetti ai magazzini, relative ai **fenomeni del benching**, cioè con riferimento alla prassi di "lasciare i lavoratori diverse ore in attesa di essere chiamati per il lavoro, senza alcuna indennità o garanzia di convocazione".

Inoltre le attività come "**consegnare beni a domicilio** (con l'ausilio di un furgone o di veicoli a bi-ruote) espongono i lavoratori al rischio di aggressioni o molestie da parte dei clienti o di terzi. Si pensi al caso del driver che consegna le merci in contrassegno e quindi, venendo pagato, ha anche un minimo di cassa con sé".

Senza dimenticare poi che la pandemia da COVID-19 ha "generato una condizione di forte esposizione al **rischio di contagio** dell'intera categoria dei trasportatori, la cui attività è proseguita ? non solo per la fornitura di beni essenziali ? anche durante i periodi di confinamento". In ogni caso al netto della pandemia resta comunque sullo sfondo "un problema di insufficienza del sistema normativo in materia di protezione della salute e sicurezza dei lavoratori rispetto alle problematiche connesse allo svolgimento del lavoro a contatto con il pubblico in condizioni di isolamento del lavoratore rispetto al contesto aziendale".

Logistica: indagine sulla salute e sicurezza sui camion

Veniamo in particolare al tema della **salute e sicurezza sui camion**.

Un'indagine svolta da Filt-Cgil e Inca-Cgil nel settore dell' autotrasporto merci dimostra "come i lavoratori interessati siano, anzitutto, esposti ai rischi derivanti dall'**attività svolta su strada**, anche se troppo spesso l'infortunio in tale ambito *'viene archiviato come mero incidente stradale'*, che, in quanto tale, non viene trattato dal punto di vista della violazione della disciplina sulla salute e sicurezza (e neanche denunciato all'Inail)".

Dall'indagine è emerso che "più della metà del personale si occupa, oltre che della guida del mezzo, anche di carico e scarico delle merci trasportate, con un orario di lavoro che, per la quasi totalità del campione, va da 9 fino a punte di 15 ore di lavoro giornaliere; un arco temporale occupato da almeno 8 ore di guida per quasi tre quarti degli intervistati. Né il quadro migliora se si considera la settimana lavorativa: la quota più consistente del campione lavora di media oltre le 55 ore, fino a punte estreme di 80 ore".

Autotrasporti: la normativa e i tempi di riposo

In ragione delle peculiarità del settore e dei rischi di infortuni, "la materia dell'orario degli **autotrasportatori** è stata oggetto di numerosi interventi legislativi al livello dell'Ue", ad esempio con riferimento al **Regolamento (UE) n. 2020/1054 del 15 luglio 2020 sui tempi di riposo e di guida nel settore dei trasporti su strada**. Regolamento che ha "l'obiettivo di superare le incertezze e le deficienze incontrate nell'applicazione del Reg. n. 2006/56182, nella prospettiva della tutela dei guidatori e della sicurezza delle strade".



Si indica che il Reg. 2020/1054 estende ? a partire dal 1° luglio 2026 ? "l'ambito di applicazione del Reg. 2006/561 alle operazioni di trasporto internazionale o cabotaggio effettuate con veicoli di massa superiore a 2,5 tonnellate e cioè i piccoli autocarri (art. 2, par. 1, nuova lett. a bis, Reg. 561). Tuttavia, tali operazioni possono continuare ad essere escluse dal Reg. n. 561 se effettuate con veicoli di massa compresa tra 2,5 e 3,5 tonnellate, *'ove il trasporto non sia effettuato per conto terzi ma per conto proprio della società o del conducente e ove la guida non costituisca l'attività principale della persona che guida il veicolo'* (art. 3, nuova lett. h bis, Reg. 561)".

Riguardo alla disciplina dei riposi del conducente di autoveicoli viene indicato nell'art. 7 che *'il conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo'*. Viene "poi inserita nel par. 6 dell'art. 8 del Reg. n. 561 un'importante deroga in tema di **riposo settimanale**, per cui ? nel caso di *'trasporti internazionali di merci'* ? il conducente, al di fuori dello Stato membro di stabilimento, può effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, purché ogni quattro settimane consecutive effettui quattro periodi di riposo settimanale, due dei quali devono essere regolari (art. 8, par. 6, comma 3, del Reg. 561, come modificato dell'art. 1, par. 6, del Reg. 2020/1054)". E in generale il nuovo par. 6-ter dell'art. 8 del Reg. n. 561 "stabilisce, al comma 1, il dovere di compensare ogni riduzione del periodo di riposo settimanale con un *'riposo equivalente usufruito in blocco prima della fine della terza settimana successiva alla settimana in questione'*". La norma permette così di compensare entro un termine ragionevole lo sforzo psicofisico precedente con un riposo supplementare, così da non mettere eccessivamente a rischio la salute del conducente e la sicurezza stradale".

Rimandiamo, in conclusione, alla lettura integrale del saggio che, in relazione alla salute e sicurezza del lavoro sui camion e alle novità normative in ambito di Unione Europea si sofferma su vari altri aspetti:

- fruizione dei periodi di riposo non più a bordo del veicolo
- pianificazione dell'attività dei conducenti
- divieto alle imprese di trasporto di offrire ai conducenti ogni forma di retribuzione o maggiorazioni di salario collegati alle distanze percorse, al volume delle merci trasportate e alla rapidità della consegna;
- deroghe per alcune tipologie di trasporto;
- obbligo per gli Stati di adottare regole in grado di assicurare opportuni livelli di tutela a favore dei conducenti dei veicoli per il trasporto passeggeri di linea;
- obbligo di utilizzare il tachigrafo digitale intelligente;
- rilevamento della posizione del veicolo anche in caso di attività di carico e scarico.

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:

Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi.



Questo articolo è pubblicato sotto una [Licenza Creative Commons](#).

www.puntosicuro.it