

Sede operativa nazionale

20139 MILANO
Viale Bacchiglione, 16
Tel. 02/53.93.539 r.a.
Fax 02/53.97.381

Sede Legale

00153 ROMA
P.zza G.G. Belli, 2
Tel. 06/58.300.213 r.a.
Fax 06/58.16.389

Protocollo n. 24/011
PU

Milano, 19 febbraio 2024

Spett.le
ASSOCIAZIONI DELLA COMMITTENZA

Loro Indirizzi

Oggetto: Soste in attesa delle operazioni di Carico e Scarico

come noto il tema delle soste in attesa delle operazioni di carico e scarico è un punto ancora irrisolto nella gestione operativa delle nostre filiere logistiche, nonostante i plurimi interventi legislativi e confronti avuti nel tempo.

Tale problematica, infatti, non può essere vista (né essere ridotta) a una mera petizione delle imprese di trasporto (o delle loro Associazioni di categoria), poiché rappresenta un *vulnus* alla operatività tanto dei vettori, quanto della committenza, nonché un **fattore di rischio per la sicurezza dei luoghi di lavoro e della circolazione stradale**.

L'art. 6 bis del d.lg. n. 286/2005, introdotto dalla l. 127/2010, detta una disciplina dei tempi di attesa per il carico e lo scarico delle merci che, nell'ottica del legislatore, avrebbe dovuto incoraggiare pratiche virtuose volte ad una miglior gestione di carichi e scarichi, dando tempi certi e riducendo le attese. Detto obiettivo, nonostante sia trascorso più di un decennio, è lontano dall'essere raggiunto e la mancata implementazione di prassi virtuose ha avuto, nel tempo, conseguenze di tipo:

- **Carenza di Personale Viaggiante (soggettivo):** con riflessi sulla vita privata degli autisti, che riducono il tempo alla guida (per cui sono candidati) che inducano a rimanere lontani dalle loro famiglie (nottifuori dalla sede di lavoro e dalla propria abitazione)
- **Rischi per la Sicurezza (oggettivo):** con riflessi sulla concentrazione dell'attività lavorativa dell'autista e quindi sulla capacità di garantire standard di sicurezza negli impianti e nella circolazione stradale
- **Mancaanza Trasparenza dei costi del trasporto (economico):** con un aumento dei costi fissi a carico delle imprese di trasporto, spesso non trasparenti negli accordi economici tra committenti e vettori

CARENZA di PERSONALE VIAGGIANTE (soggettivo):

E' stato accertato da diversi studi (ancora non ultimo nel rapporto di Federtrasporti "Storie in Movimento, Uomini e Trasporti") che le soste prolungate in attesa delle operazioni di carico o scarico sono **uno dei principali fattori di stress per gli autisti.**

La persona che dedica la sua formazione e le sue risorse finanziarie per accedere alla professione di autista, ha come obiettivo la guida del veicolo. Come tutti possiamo riconoscere nella nostra esperienza privata, o in quella degli autisti di taxi, bus e altri veicoli, l'attesa genera un effetto psicologico negativo soprattutto quando non previsto.

Inoltre, le attese si traducono in una "occupazione" dei tempi di impegno limitati dalla norma sull'attività dell'autista, che dovrà poi necessariamente occupare la guida e le pause all'interno dello stesso spazio temporale previsto. Questo significa che le attese porteranno l'autista a doversi fermare lontano da casa, dalla propria famiglia, che in realtà è l'esigenza primaria della vita umana.

Le imprese di trasporto si trovano ad avere carenza di personale viaggiante in gran parte perché gli autisti candidati richiedono la sera di tornare presso le loro abitazioni, e le attese alle operazioni carico e scarico sono la prima causa dell'allontanamento.

RISCHI per la SICUREZZA (oggettivo):

Come noto, l'attività lavorativa di ogni autista (non solo quella di guida vera e propria) è oggetto di una stringente disciplina (di matrice europea), la cui violazione può avere anche rilievo anche penale (e non solo per il vettore, quale datore di lavoro): una scansione così dettagliata fra tempi di guida, interruzioni, altre mansioni e riposi trova il suo ineludibile fondamento nell'importanza di avere alla guida dei mezzi di trasporto degli autisti che siano in grado di mantenere la concentrazione necessaria per la guida e la gestione delle altre attività lavorative, in modo da non commettere errori o porre in essere condotte che possano pregiudicare, oltre all'integrità del carico e del mezzo, anche la sicurezza delle altre persone che si trovino a circolare su strada o a operare presso le basi di carico e scarico.

Va da sé che un autista obbligato ad attendere, "intrappolato" fra la necessità di effettuare la consegna (o il ritiro) e quello di rispettare una tabella di marcia che prevede tempi di ritiro/consegna tassativi, non potrà affrontare la restante parte della sua giornata lavorativa con serenità, sia per lo stress accumulato durante l'attesa, sia per il rischio di non poter riprendere la guida e giungere a destinazione (o rientrare alla base di partenza) in tempo utile.

Non serve fare l'elenco dei sinistri, anche mortali, riconducibili a una non ottimale condizioni psico-fisica dell'autista: la logistica, sotto il profilo etico, è chiamata non solo a tutelare i propri interessi economici, ma anche la sicurezza della circolazione stradale.

Non può inoltre essere ignorato il rischio che le attese provocano nell'aumento degli automezzi in sosta all'interno (o in prossimità) dei luoghi di carico o scarico, infatti, di per sé è un fattore di rischio sotto un duplice profilo:

- i. la saturazione degli spazi aumenta in modo **esponenziale i rischi da interferenza**, con conseguenti pericoli di sinistri che potrebbero coinvolgere autista e/o addetti al carico/scarico delle merci;
- ii. la sosta di un elevato numero di veicoli potrebbe comportare anche uno **stazionamento presso le basi di carico/scarico di sostanze pericolose** (combustibili, sostanze chimiche, rifiuti pericolosi, ecc.) o anche solo **potenzialmente contaminanti**.

MANCANZA DI TRASPARENZA DEI COSTI DI TRASPORTI (economico):

Da ultimo, il prolungarsi delle soste impedisce un utilizzo ottimale di autisti e mezzi ha anche un impatto economico, solo in parte bilanciato dall'indennizzo previsto per legge (come determinato dal disciolto Osservatorio sulle attività di autotrasporto) che ogni committente dovrebbe riconoscere al vettore al superamento della franchigia dei tempi sosta (e che raramente viene realmente liquidato).

Il costo dell'attesa si aggiunge alla componente di costi fissi del trasporto, costi fissi che oggi rappresentano oltre il 50% dei costi complessivi, lasciando quindi circa un 30-50% ai costi variabili di esercizio del veicolo e accessori.

Spesso però gli accordi economici tra committenti e vettori, citano il riferimento alla normativa a livello teorico, per non perdere i benefici della validità del contratto scritto, ma nella sostanza non viene poi dato seguito ad un rilievo e conteggio accurato delle attese. Questo in taluni casi crea anche confusione alla committenza che non ripone la giusta comparabilità nelle offerte di trasporto di chi nelle proposte tariffarie si prende a carico i costi annessi alle attese (che sa poi non essere riconosciute) e di chi invece li vuole riconosciuti separatamente anche a distanza di tempo (cosa che la norma prevede espressamente la possibilità di farla con gli strumenti di rilievo a sue disposizioni, quale gps e tachigrafi).

CONCLUSIONI e PROPOSTE:

Si raccomanda quindi le Associazione, di tutte le categorie, vista l'estrema importanza della tematica a sensibilizzare tutti i soggetti coinvolti affinché:

- a) **tracciare e monitorare i tempi di sosta**: solo una efficace raccolta dei dati sulle soste (il Decreto Dirigenziale MIT 24.03.2011 prevede già che i dati registrati dal cronotachigrafo possano essere utilizzati per comprovare le soste) può permettere di individuare le anomalie e vagliare le soluzioni correttive, da condividere fra committente e vettore; quindi evitare di nascondersi dietro la mancanza di controllo delle basi di carico e scarico (spesso di terze parti) o la difficoltà di avere il personale per registrare il corretto orario di arrivo e partenza;
- b) **ridurre i tempi di sosta** (improduttivi per committente e vettore, potenzialmente

molto pericolosi): prevedendo piani di carico/scarico attuabili e in linea con le caratteristiche dei luoghi di carico/scarico nonché delle merci, approntando sistemi di comunicazione e controllo appropriati che possano interfacciarsi col vettore e lo informino in tempo reale;

c) **dare attuazione a quanto già previsto dall'art. 6 bis d.lgs. 286/05, determinando contrattualmente la franchigia per le soste e riconoscendo l'indennizzo a favore del vettore:** evitando quindi di penalizzare l'impresa di autotrasporto in tutti quei casi in cui la prolungata sosta del mezzo, prima di potere iniziare le operazioni di carico o di scarico delle merci, non sia imputabile all'impresa stessa.

Riteniamo che le proposte di sensibilizzazione sopra siano alquanto semplici ed efficaci, richiedono la volontà di dare un vero slancio ad un settore strategico per il Paese, migliorando le performance della logistica e la sicurezza ad essa correlata.

Speriamo quindi che questa circolare possa fungere da linee guida da sottoporre a tutti i rispettivi associati. In qualità di associazione di settore terremo monitorata la situazione e non ci fermeremo nel essere costruttivi e propositivi nell'interesse comune.

Cordiali saluti

Il Presidente FAI-Conftrasporto

Paolo Uggè
