

Dopo l'11 aprile Cosa cambia e cosa resta

di Luca Ragazzi

Dall'11 aprile 2007 il lavoro del camionista non sarà più lo stesso. A quella data, infatti, entreranno in vigore le nuove norme europee che regolano i tempi di guida e di riposo per gli autisti di veicoli industriali. La vecchia normativa, che risaliva al 1985, è oggi sostituita dal regolamento CEE 561/2006, con l'intento di migliorare le condizioni sociali dei conducenti e la sicurezza stradale in generale. È un'operazione di "maquillage" normativo, nel senso che le regole non vengono stravolte, ma rese più precise, con la previsione di un tetto massimo di ore di guida nel corso della settimana e di un riposo minimo obbligatorio nei week-end. Non siamo di fronte quindi alla temuta rivoluzione che ci sarà con il recepimento della direttiva europea 15/2002 sull'orario di lavoro (ne parliamo nel box a p. 11), perché il regolamento si riferisce appunto soltanto all'orario di guida e riposo. Tuttavia alcune modifiche, piuttosto sottili e cavillose, rischiano di ingenerare confusione nei trasportatori. Sarà quindi opportuno fare chiarezza.

GLI OBIETTIVI

Il regolamento 3820/85 è stato abrogato non tanto perché di difficile interpretazione, ma in quanto era stato applicato in maniera disomogenea nei vari Paesi dell'Unione e aveva reso di conseguenza inefficaci i controlli su strada. La nuova legislazione invece si propone "di armonizzare le disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su gomma e di definire le norme minime per la loro applicazione", con il fine ultimo "di pareggiare le condizioni di concorrenza fra i diversi modi di trasporto terrestre". Va anche segnalato che il regolamento europeo, una volta entrato in vigore, è automaticamente legge dello Stato italiano. In questo caso poi non ci sono dubbi di sorta, visto che una parte del 561 - quella che modifica alcuni articoli del regolamento 3821/85 sul cronotachigrafo - è già vigente dal 1° maggio 2006.

A CHI SI APPLICA

La nuova norma si applica, per quanto riguarda il trasporto su strada di merci, ai veicoli con massa superiore a 3,5 ton, compresi eventuali rimorchi o semirimorchi. Qualche differenza c'è sul regime delle deroghe: vengono esclusi, per esempio, i veicoli di proprietà delle forze armate, quelli usati in operazioni di emergenza e salvataggio, quelli adibiti a usi medici. I carri attrezzi specializzati, che erano esentati in toto dal rispetto dei tempi di guida e di riposo, adesso lo sono solo se operano in un raggio di 100 km dalla propria base operativa.

CAMBIANO LE PAROLE

Con una scelta che potrà creare qualche incomprensione, sono state introdotte nuove definizioni al posto di quelle contenute nel regolamento 3820/85. Col termine "tempo di guida", per esempio, si comprende anche il tempo speso da un conducente a guidare un veicolo che non rientra nel campo d'applicazione del regolamento (la sua vettura personale, per esempio) per recarsi o per tornare al mezzo che userà nell'ambito del suo lavoro. Il "riposo giornaliero" ora si chiama "riposo giornaliero regolare" per distinguerlo da quello "ridotto" (vedi sotto); la parola "multipresenza" sostituisce in pratica la vecchia denominazione "circolazione con doppio autista"; e così via. Rimandiamo al box "Glossario" per ulteriori spiegazioni.

ORARIO DI GUIDA INALTERATO, MA CON TEMPISTICHE PRECISE

Gli orari in sé e per sé non subiscono modifiche – come le interruzioni e i riposi – ma sono articolati in modo diverso laddove vige una deroga, nel caso ad esempio dei frazionamenti. Quindi il periodo di guida giornaliero, come prima, non deve superare le 9 ore e può essere esteso a 10 ore non più di 2 volte nell'arco della settimana. Il massimo di ore di guida per settimana è di conseguenza di 56 ore, ma nel periodo di due settimane consecutive non si può superare il tetto di 90 ore. Una volta recepita la direttiva 15/2002, la durata massima del lavoro settimanale non potrà comunque

superare il limite massimo lì stabilito (60 ore).

PERIODI DI RIPOSO:

CONFERMATE LE 11 ORE MA CON DEROGHE

A differenza del vecchio regime, la Ue ha distinto tra "riposo giornaliero regolare" (tempo di riposo ininterrotto di 11 ore) e "riposo giornaliero ridotto" (tempo di riposo ininterrotto, ma tra le 9 e le 11 ore). Il primo è il caso generale: dopo un periodo di guida di 9 ore si debbono fare 11 ore consecutive di sosta. Il secondo è invece la deroga: 3 volte a settimana, dopo 9 ore di guida, si possono ridurre le 11 ore di riposo a 9. La normativa è più precisa ed esplicativa, ma in sostanza nulla cambia. Da notare come il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo dove prende in consegna un veicolo o per ritornare se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come periodo di riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una branda o di una cuccetta. Rimane praticamente invariato anche il regime di 45 ore del riposo settimanale (nel week-end), anche se si parla pure qui di "regolare" e "ridotto".

FRAZIONAMENTO DEL RIPOSO GIORNALIERO, LE NOVITÀ

Una differenza interessante è invece quella sui frazionamenti dei riposi e delle pause. Con il vecchio regolamento, infatti, il riposo si poteva frazionare, aumentando il numero delle ore da 11 a 12. Inoltre una parte del frazionamento doveva essere di almeno 8 ore consecutive e il resto si poteva dividere in più parti, senza limitazioni (esempio: guida, 2 ore di riposo, ancora guida, altre 2 ore di sosta, terza guida, 8 ore obbligatorie di riposo).

Con le nuove norme si ribadisce l'obbligo di aumento delle ore di riposo da 11 a 12, ma queste possono essere frazionate solamente in due volte (non di più). Inoltre il primo periodo deve essere forzatamente di almeno 3 ore consecutive e il secondo di almeno 9 ore consecutive (ovviamente ci si potrà riposare anche per un tempo maggiore). Da evidenziare come non si possano invertire i due periodi di riposo (non è possibile cioè fare prima 9 ore e poi le 3 restanti).

PAUSE DURANTE LA GUIDA,

L'INTERRUZIONE SI PUÒ DIVIDERE SOLO PER DUE

Non cambia nemmeno la regola per cui dopo 4 ore e mezza il conducente deve fare almeno 45 minuti di interruzione, ovviamente a meno che non inizi un periodo di riposo. Anche questi 45 minuti si possono frazionare. Fino all'11 aprile si potevano addirittura dividere in più periodi, comunque non inferiori a 15 minuti, nelle varie combinazioni (tre frazioni di 15 minuti ciascuna, due di 20 e 25 o di 30 e 15 minuti, ma anche due di 30 e 30 e così via). La nuova regola viceversa riduce la possibilità di frazionare l'interruzione a solo 2 periodi, il primo obbligatoriamente di 15 minuti (o superiore), seguito da un secondo di 30 minuti (o superiore).

MULTIPRESENZA

Per "multipresenza" si intende in sostanza la guida con due o più autisti. La vecchia norma imponeva che nell'arco di 30 ore tutti e due gli autisti, avvicinandosi, dovessero fare un riposo di almeno 8 ore. La nuova regola stabilisce invece un riposo di almeno 9 ore, una in più, sempre nello spazio di 30 ore dal termine del periodo di riposo giornaliero o settimanale.

AUMENTANO I CONTROLLI

Poiché ogni nuova normativa non serve a nulla senza un sistema di verifica adeguato, il Parlamento Europeo ha deciso di aumentare i controlli effettuati dagli Stati membri. Dal 2008 questi dovranno essere pari ad almeno il 2% dei giorni lavorativi dei conducenti; dal 2010 ad almeno il 3%. Inoltre almeno il 15% dei giorni lavorativi oggetto di verifica saranno sottoposti a controlli stradali e almeno il 30% a controlli presso la sede delle imprese. A partire dal 2008 tali cifre saranno aumentate rispettivamente al 30% e al 50%. I controlli saranno pertanto eseguiti principalmente presso la sede delle aziende, dove è possibile compiere ispezioni più accurate. Quelli su strada, peraltro, saranno realizzati in luoghi diversi e a qualsiasi ora e dovranno coprire una rete stradale sufficientemente ampia per rendere più difficile evitarli.

SANZIONI? NON SE NE PARLA

Sulle sanzioni non ci sono indicazioni – mancanza a nostro parere piuttosto grave – perché si è preferito rimandare alla potestà degli Stati membri, anche se poi viene fatto un elenco non esaustivo delle violazioni più comuni: superamento dei periodi massimi di guida giornalieri, settimanali o quindicinali, mancata osservanza del periodo di riposo minimo giornaliero o settimanale, mancata osservanza della pausa minima.

LA VALIDITÀ DELL'ACCORDO AETR

Infine, per quanto riguarda il campo d'applicazione territoriale del regolamento in relazione all'Accordo europeo sulle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), l'Ue ha stabilito che i veicoli immatricolati in un paese terzo che non fa parte dell'AETR dovranno lo stesso conformarsi alle disposizioni dell'Accordo e non a quelle del regolamento, quando si spostano all'interno dell'Unione. Va però detto che le disposizioni dell'AETR dovranno essere allineate entro due anni a quelle del regolamento, affinché quest'ultimo possa essere applicato a tali veicoli sui tragitti comunitari.

GUIDA E RIPOSO, COSA RESTA...

9 ore max di guida

al giorno

(ecc. 10 per 2 giorni)

56 ore max di guida

a settimana

(90 in due settimane)

11 ore di riposo dopo 9

di guida (ecc. 9+9

per 3 volte/sett.)

11-12 ore di riposo

se frazionato

45 minuti di pausa

dopo 4,5 ore di guida

... E COSA CAMBIA

Regolamento 3820/85 Regolamento 561/2006

Termini generici Definizioni specifiche

Ore di riposo frazionabili in più parti

Ore di riposo frazionabili solo in 2 (3+9 ore)

Pause nella guida divisibili in più periodi

Pause nella guida divisibili solo in 2 (15+30 minuti)

Con 2 o + autisti - in 30 ore,

Con 2 o + autisti - in 30 ore, riposo di 8 ore riposo di 9 ore

Direttiva UE sull'orario di lavoro

IN ARRIVO LO TSUNAMI "48 ORE"

Se il regolamento 561 costituisce una rivoluzione "di dettaglio", il vero sconvolgimento nella gestione lavorativa dell'autotrasporto sarà il recepimento della discussa direttiva CE 15/2002 sull'orario complessivo di lavoro dei conducenti.

L'impatto di questo provvedimento comunitario sul settore del trasporto merci è così profondo che l'entrata in vigore è stata rimandata finora di due anni (doveva essere operativo da fine marzo 2005) e al momento non è stato recepito dalla maggior parte degli Stati Membri. Il motivo è che la direttiva ingloba nel tempo di guida non solo l'orario di guida e di riposo, ma anche i tempi di manutenzione e quelli di carico e scarico delle merci, una scelta che comporta una drastica riduzione dei tempi di guida effettivi, con le negative conseguenze economiche per le imprese che si possono facilmente immaginare. Inoltre – come segnalato dalle associazioni di categoria italiane di aziende e lavoratori in un "avviso comune" firmato all'unanimità, ma per ora rimasto disatteso a livello legislativo – alla scadenza del 23 marzo 2005 la direttiva sarebbe stata applicata solo agli autisti dipendenti ("lavoratori mobili alle dipendenze di una impresa di trasporto stabilita in uno Stato membro"), mentre per lavoratori autonomi e padroncini le limitazioni sarebbero scattate solo il 23 marzo 2009, data che va intesa ulteriormente posticipata visti i ritardi. In Italia – affermano i sindacati - ciò significherebbe un serio problema di dumping tra le varie imprese e di completa destrutturazione del settore. Nel nostro paese – ricordiamo - il contratto di categoria prevede una base di lavoro settimanale di 47 ore, che però viene superata ampiamente con il regime degli straordinari.

Tuttavia i tempi sono sempre più stretti, perché la Commissione Europea sta avviando la procedura di messa in mora dell'Italia.

In attesa di ulteriori sviluppi, riassumiamo i punti principali contenuti nella direttiva. La normativa europea intende per orario di lavoro non solo i tempi di guida, ma anche tutte le mansioni svolte dall'autista ("il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto che comprendono la guida, il carico e lo scarico... la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo ed ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo e del carico..."). Per quanto riguarda la durata massima settimanale della prestazione di lavoro, la durata media della settimana non deve superare le 48 ore.

La durata massima della settimana lavorativa può però essere estesa a 60 ore se, su un periodo di 4 mesi, la media delle ore non supera il limite di 48 ore settimanali. Qualora sia svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non deve superare le 10 ore per ciascun periodo di 24 ore. L'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto deve essere registrato in appositi registri che dovranno essere conservati per almeno 2 anni dopo la fine del periodo coperto e la cui responsabilità è affidata al datore di lavoro.

Il tempo "obbligato" dell'uomo al volante

di Luca Ragazzi

Alla guida per 9 ore al giorno e 56 a settimana; a seguire 11 (o 9) ore di riposo; dopo 4 ore e mezza sulla strada, la canonica pausa di 45 minuti. Visto così il nuovo regolamento 561 dell'Ue, in vigore dall'11 aprile, non sembra dissimile da quello vecchio, ma in realtà contiene tante sottili differenze – nuove definizioni, diversi frazionamenti dei riposi, aumento dei controlli - che possono far confondere anche il più 'scafato' tra gli operatori della strada. Vi aiutiamo a capire dove sono le differenze e come evitare le infrazioni. Nel frattempo però preparatevi: all'orizzonte si sta profilando l'onda d'urto della direttiva europea sull'orario di lavoro. E niente sarà più come prima...

IN BREVE

- Il tema

L'unione europea si è posta l'obiettivo di migliorare le condizioni sociali del lavoratore/autista (e, di conseguenza, i requisiti di sicurezza della circolazione stradale) tramite l'adozione di un sistema più armonico dei tempi di guida giornalieri e settimanali e dei conseguenti periodi di riposo.

- Il problema

Dall'11 aprile 2007 entra in vigore un nuovo regolamento ue sui tempi di guida e di riposo, il 561/2006, che modifica il sistema introdotto nel 1985, attraverso una maggiore uniformità nell'applicazione delle disposizioni in materia e con alcune novità, piccole ma significative (nuove terminologie, diversi frazionamenti dei riposi, aumento dei controlli). quindi: occhio alle nuove regole.

- La soluzione

Iva e flessibilità operativa sono gli strumenti che le imprese italiane dovranno mettere in cantiere per superare l'impatto del provvedimento comunitario. In altri termini: da un lato occorre sapere a monte come impostare i tempi di trasporto e come gestirli, in modo da rispettare le regole senza perdere troppa competitività; dall'altro bisogna creare procedure che permettano di cambiare "in corsa", adattandosi agli imprevisti e sopperendo alle difficoltà con soluzioni alternative.



© asaps.it