



Il tema dei ritmi e dei carichi di lavoro si ripropone in questo settore sia per il diffuso utilizzo di algoritmi per l'organizzazione del lavoro, sia con riferimento al tema degli orari di guida e di riposo nell'autotrasporto.

Nel settore del trasporto merci e logistica, gli **algoritmi di organizzazione del lavoro** si ritrovano sia in realtà di tipo industriale, come i magazzini (dove di solito c'è un sistema di gestione delle linee e del singolo pacco che viene fatta sulla base dei dati in tempo reale e che guida i gesti che i lavoratori devono compiere per inserirsi dentro l'organizzazione), sia nel trasporto su strada: in questo ambito le tecnologie di processo possono essere utili per gestire grandi flussi di merci a livello nazionale e internazionale attraverso il loro tracciamento e il coordinamento dei diversi attori del sistema, ma anche nella logistica dell'ultimo miglio, dove sono utilizzati per indicare ai rider e ai driver i percorsi da compiere, dettando ritmi spesso molto stringenti. Dal momento che gli algoritmi diventano dirimenti per determinare le condizioni di lavoro e il grado di sicurezza sul lavoro, è necessario che nella fase della loro progettazione il rispetto di condizioni di sicurezza venga assunto come standard minimo e come obiettivo da perseguire insieme alla produttività. L'algoritmo che indica il percorso da compiere o l'organizzazione delle consegne, molto spesso conduce a ritmi insostenibili, proprio perché viene progettato con l'unico mantra di incrementare la produttività attraverso il minuzioso tracciamento di ogni task e di ogni movimento. Invece, può e dovrebbe essere previsto che questo consideri i tempi necessari a muoversi in sicurezza (limiti di velocità, sensi unici), lo stato del traffico in tempo reale e anche un margine dovuto a imprevisti sia esterni, sia legati, appunto, al fattore umano (ad esempio, la necessità di fare una sosta per stanchezza o la possibilità di autodeterminazione delle modalità di svolgimento di alcune task). Peraltro, questo principio dovrebbe essere applicato anche in assenza di algoritmo per l'organizzazione del lavoro e nell'ambito della valutazione dei rischi: in questa sede potrebbero essere infatti previsti dei parametri per determinare i tempi minimi di viaggio e così incidere sulla programmazione dell'attività: in altre parole, se le pratiche e gli strumenti adottati dalle aziende per ottenere una maggiore efficienza/produttività generano stress lavoro correlato, pressione psicologica o altre condizioni di insicurezza, queste devono essere incluse nel Dvr, che diventa così un modo indiretto per discutere anche l'organizzazione del lavoro. A questo proposito, andrebbe anche estesa la previsione del Ccnl secondo cui *“agli effetti della responsabilità del lavoratore è rilevante l'osservanza delle norme sulla sicurezza della circolazione fermo restando l'obbligo per il datore di lavoro di garantire le condizioni di piena*

efficienza dei veicoli" (art. 30), aggiungendo l'obbligo di organizzare il lavoro in maniera tale che vengano prese in considerazione tempistiche realistiche.

Il tema degli **orari di guida e di riposo nell'autotrasporto** è infatti molto sensibile per gli effetti che ha sulla sicurezza non solo degli autisti, ma anche degli altri utenti della strada: una ricerca dell'ETF del 2020, mostra che il 60% dei conducenti di camion sulle lunghe percorrenze si sente sempre stanco al volante e il 30% ha ammesso di essersi addormentato al volante almeno una volta negli ultimi dodici mesi - e i numeri potrebbero essere molto più alti. Questa condizione di stanchezza, che genera un aumento dei tempi di reazione e l'incapacità di controllare il mezzo oltre che problemi di salute e sociali al lavoratore, deriva da un insieme complesso di cause, molte delle quali sono comunque riconducibili alla gestione del tempo di lavoro e di riposo. Su questo punto negli ultimi anni sono stati fatti importanti avanzamenti nella normativa a livello europeo: il regolamento (CE) n. 561/2006, modificato dal regolamento (UE) 2020/1054, rappresenta infatti una pietra miliare che permette anche di evitare le più selvagge forme di dumping tra Paesi europei. Il problema riscontrato nel tempo riguarda l'applicazione del regolamento, dal momento che le eccezioni previste per particolari situazioni stanno diventando la regola per la massimizzazione dei profitti, portando l'orario normale di lavoro ad una estensione tale (anche di 15 ore) da non garantire per definizione il rispetto delle condizioni di salute e sicurezza. Come sottolinea l'ETF, il regolamento non può essere messo in discussione, ma devono essere prese delle misure per agevolare la sua corretta applicazione, tra cui, innanzitutto, il potenziamento dei controlli su strada da parte della Polizia Stradale: l'obbligatorietà del tachigrafo digitale intelligente sui mezzi sopra le 3.5 tonnellate - introdotta con il Regolamento UE 2020/1054 - ha posto un argine al fenomeno di elusione della normativa sugli orari di guida e di riposo, dal momento che diventa più complesso manomettere il sistema di misurazione degli orari di guida - e questo comporta, innanzitutto, che l'obbligatorietà debba essere estesa su tutti i mezzi. Ma questo non è stato sufficiente, perché ciò che il tachigrafo registra deve appunto essere controllato nelle opportune sedi.

SUL LAVORO VAISICUR*: LA CAMPAGNA DI FILT CGIL