



---

# Condizioni sociali nel trasporto effettuato con autobus in Europa

ESIGENZE STRATEGICHE ETF

# ESIGENZE STRATEGICHE ETF

La pandemia da Covid-19 ha condotto il settore degli autobus ad uno stallo. Durante il primo lockdown, il livello operativo è stato ridotto a zero e negli ultimi due anni la ripresa è stata estremamente lenta. Nel frattempo, un numero significativo di conducenti ha trovato lavoro altrove. Mentre il settore si sta lentamente riprendendo, l'ETF ritiene che sia il momento giusto per analizzare cosa è necessario fare affinché il settore diventi più attrattivo e meglio posizionato allo scopo di richiamare e trattenere conducenti qualificati.

## Lo studio “Le condizioni sociali nel trasporto effettuato con autobus in Europa”, commissionato dall’ETF, individua i seguenti principali ostacoli all’attrattività del settore:

- 1. Bassi livelli salariali / I conducenti di autobus sono costretti a lavorare per lunghe ore per guadagnarsi da vivere. Gli incarichi di lavoro spesso non vengono registrati come ore di lavoro; pertanto, le ore retribuite sono di meno rispetto alle ore di lavoro effettive**
- 2. Scarso equilibrio tra lavoro e vita privata / Lunghi orari di lavoro e lunghi periodi lontano da casa, questi ultimi soprattutto nel caso di servizi internazionali occasionali sono dannosi per la vita familiare e sociale e non sono pertinenti allo stile di vita moderno e alle aspettative**
- 3. Turni imprevedibili e scarsa organizzazione del lavoro / Gli orari di lavoro irregolari e imprevedibili, e la comunicazione ritardata dei turni hanno un impatto negativo sulla vita privata, sociale e familiare dei conducenti e sulla durata e qualità dei loro periodi di riposo**

## Lo studio evidenzia inoltre:

- La pervasività del dumping sociale causata da pratiche commerciali sleali. Il nostro studio rivela che i sindacati in tutta Europa sono testimoni di una scarsa applicazione delle norme, mancanza di attuazione, basso numero di controlli e sanzioni.
- Nonostante i pacchetti di aiuto finanziario e di emergenza e le misure adottate dai paesi europei, l'occupazione nel settore è diminuita durante la pandemia da Covid-19. I sussidi a breve termine non sono stati sufficienti a coprire la perdita di reddito subita dai lavoratori, poiché coprivano soltanto il salario minimo. La perdita di entrate supplementari, da cui molti conducenti dipendevano, ha fatto sì che molti di loro abbandonassero il lavoro e il settore, aggravando ulteriormente la carenza di conducenti.
- I nuovi modelli di business che si stanno affermando non apportano vantaggi al settore. Lo studio di ETF mostra che, essendo le eque modalità d'impiego di personale costose, gli operatori ricorrono a modelli di impiego non convenzionali che includono il lavoro autonomo fittizio, il lavoro tramite agenzia interinale o piattaforma. Ciò crea conseguenze indesiderabili all'interno del settore in termini di flessibilità e insicurezza.
- La mancanza di infrastrutture quali servizi igienici, sale di riposo e alloggi contribuisce a tenere lontani dalla professione sia donne che giovani. Nel frattempo, la popolazione di conducenti di autobus sta invecchiando rapidamente.

Indubbiamente, senza la presenza di conducenti il settore dei trasporti con autobus in Europa non può avere futuro.

## Per attirare i conducenti nuovamente nel settore sono indubbiamente necessari:

- Una legislazione più severa per controbilanciare la predisposizione del settore al taglio dei costi e alla totale flessibilità lavorativa
- Una forte e ampia copertura di contratti collettivi di lavoro, come garanzia di migliori livelli di retribuzione, condizioni di lavoro e accesso alle agevolazioni; come mezzo per integrare le norme legali esistenti e colmare le lacune giuridiche. Una buona copertura di CCL garantirà una migliore parità di condizioni nel trasporto di passeggeri su strada, preverrà il dumping sociale e promuoverà una concorrenza leale.

Tenendo conto di quanto sopra

## L'ETF chiede alla Commissione europea

- Di porre al centro di tutte le future iniziative politiche in materia di trasporto con autobus gli studi dell'ETF su "La stanchezza del conducente nel trasporto stradale europeo" e su "Le condizioni sociali nel trasporto effettuato con autobus in Europa"
- Di includere il trasporto commerciale di passeggeri su strada in tutte le sue future politiche di sicurezza stradale e di monitorare attivamente il livello di sicurezza del settore al fine di adeguare le norme per rafforzare la tutela dei conducenti, dei passeggeri e degli utenti della strada
- Di astenersi dal modificare le norme sulle ore di guida e di riposo previste per i conducenti di autobus
- Di astenersi dall'estendere la deroga dei 12 giorni ad altri tipi di servizi effettuati con autobus
- Di adottare norme finalizzate alla verifica e alla corretta applicazione del principio di singola responsabilità connesso alla vigente deroga dei 12 giorni
- Di adottare norme finalizzate al pieno rispetto dei limiti di ore di lavoro e di guida, per quanto riguarda l'insieme delle attività che rientrano nell'ambito e quelle che esulano dall'ambito
- Di eliminare dalle attuali norme europee sulle ore di guida e di riposo la prevedibilità di periodi di pausa e di riposo frazionati

## L'ETF invita gli Stati membri

- a investire nella capacità di applicazione e monitoraggio come unico mezzo per ripristinare una cultura del rispetto delle leggi nel settore degli autobus
- a implementare una solida base giuridica nazionale al fine di garantire un'ampia copertura della contrattazione collettiva nel settore

## L'ETF coglie l'occasione per ribadire il suo appello all'industria (operatori di trasporti con autobus)

- a garantire che la sentenza della CGUE del 14 maggio 2019 nella causa C-55/18 sulla registrazione e documentazione delle ore di lavoro sia attuata in tutto il settore
- a garantire che il tempo dedicato a tutte le attività legate al lavoro (non solo alla guida), nonché agli spostamenti da e verso il veicolo, siano registrati e documentati come orario di lavoro
- a organizzare gli orari di lavoro in modo ragionevole, realistico e trasparente; a evitare o limitare la guida notturna, gli incarichi imprevedibili e lo stress e a rispettare tutte le disposizioni delle norme sui tempi di guida e di riposo
- ad adempiere ai loro obblighi in materia di salute e sicurezza, predisponendo innanzitutto misure che migliorino l'equilibrio tra lavoro e vita private dei conducenti, garantendo adeguate strutture di riposo, inclusi i pernottamenti in caso di viaggi a lunga percorrenza
- a stipulare contratti collettivi di lavoro a livello settoriale e aziendale

Ultimo ma non per importanza, l'ETF invita l'Autorità europea del lavoro ad avviare un quadro d'azione annuale per i trasporti effettuati con autobus. Questo settore merita particolare attenzione, una più accurata informazione riguardo a diritti ed obblighi, maggiori controlli transfrontalieri e scambi costruttivi tra i legislatori, le parti sociali e le autorità di controllo al fine di renderlo un luogo migliore per i nostri lavoratori!

*Lo studio è basato su ricerche condotte in undici Stati membri dell'UE (Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Francia, Germania, Italia, Svezia, Paesi Bassi, Spagna e Slovacchia).*

*La metodologia dello studio è delineata da un'esaustiva analisi del materiale bibliografico, interviste con rappresentanti sindacali nei paesi esaminati e discussioni tenutesi nel corso di tre workshop transnazionali nel 2021. La presente relazione di sintesi contiene le principali conclusioni dello studio.*



## PER ULTERIORI INFORMAZIONI

Ekin Öztürk, Responsabile ETF per le Politiche  
dei Trasporti su strada  
**road@etf-europe.org**

Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti  
Galerie Agora  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bolte 11  
1000 Brussels – BELGIUM

**www.etf-europe.org**  
**Facebook:** @ETFROADSECTION  
**Twitter:** @ETF\_Europe

L'ETF rappresenta oltre 5 milioni di lavoratori dei trasporti  
di sindacati del settore di tutta Europa in 38 paesi.