

LA STANCHEZZA DEL CONDUCENTE NEL TRASPORTO STRADALE EUROPEO



Sintesi di un nuovo studio dell'ETF*

La stanchezza del conducente è ampiamente riconosciuta come un importante fattore di rischio che riduce la sicurezza stradale e costituisce una minaccia non solo per i conducenti, ma per tutti gli utenti della strada. Tuttavia, sono state svolte poche ricerche sulla stanchezza dei conducenti dei veicoli commerciali e, negli ultimi 15 anni, nessuno studio dettagliato o relazione a livello europeo si è concentrato su questo tema.

Il duplice obiettivo del presente studio è, innanzitutto, descrivere la natura e l'entità del fenomeno della stanchezza del conducente nel settore del trasporto

Sentirsi stanchi non è una decisione consapevole o pianificata, ma piuttosto un processo psicofisico autonomo

stradale di passeggeri e merci in Europa. Inoltre, si propone di esaminare le condizioni di lavoro specifiche dei conducenti professionisti e come queste condizioni causano una stanchezza cronica nel settore. Solo pochi studi hanno analizzato la stanchezza dei conducenti di autobus, pullman e camion nel contesto del loro ambiente e delle loro condizioni di lavoro specifiche o della situazione economica generale del settore.

Lo studio ha esaminato la letteratura esistente sulla relazione tra sicurezza e cause e contromisure che incidono sulla stanchezza dei conducenti di autobus, pullman e camion. Esso si basa su un'analisi dei dati primari raccolti attraverso un'indagine online tra circa 2.800 autisti di autobus, pullman e camion in Europa, e anche su interviste approfondite e workshop ai quali hanno partecipato conducenti, rappresentanti sindacali ed esperti scientifici.

DEFINIRE LA STANCHEZZA DEL CONDUCENTE

Poiché la stanchezza è definita in diversi modi, alcuni conducenti non ne conoscono i sintomi e possono anche non rendersi conto di essere stanchi fino a quando non si verifica un incidente. Tuttavia, molte definizioni condividono l'idea che la stanchezza è uno stato causato da uno sforzo prolungato. È una condizione che si manifesta sul piano fisiologico, cognitivo ed emotivo riducendo le capacità fisiche e mentali dei conducenti con conseguenze come perdita di controllo al volante, tempi di reazione ridotti, incapacità di controllare la velocità, distrazione e mancata percezione del rischio. Sentirsi stanchi non è una decisione consapevole o pianificata, ma piuttosto un processo psicofisico autonomo.

Gli incidenti dovuti alla stanchezza sono spesso caratterizzati da una significativa perdita di controllo che determina una variazione involontaria della traiettoria del veicolo e dall'assenza di risposta frenante. Gli incidenti stradali che coinvolgono veicoli pesanti sono generalmente più gravi di altri

Gli incidenti stradali che coinvolgono mezzi pesanti sono generalmente più gravi di altri

e causano gravi conseguenze per tutti i mezzi coinvolti perché la dimensione e la stazza dei veicoli hanno una forza maggiore e più distruttiva. Nel 2016, in Europa (in base agli ultimi dati disponibili del database CARE dell'UE), 4.002 persone hanno perso la vita in incidenti stradali in cui erano coinvolti camion, e 594 persone in incidenti con autobus e pullman.

Un elenco esaustivo dei sintomi della stanchezza del conducente può non essere universalmente

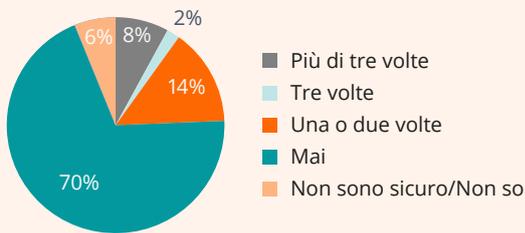
* La stanchezza del conducente nel trasporto stradale europeo. a cura di Katrin Vitols e Eckhard Voss, wmp consult, per conto dell'ETF. Pubblicato a giugno 2021. © Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF)

La presente relazione è disponibile in formato PDF su <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>

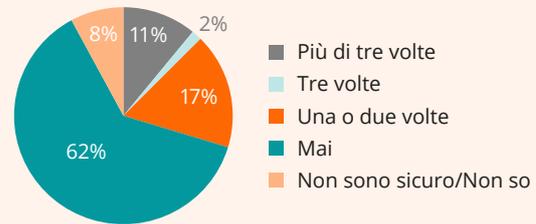


Negli ultimi 12 mesi, quante volte ti sei addormentato al volante?

Conducenti di autobus/pullman (n = 669)



Conducenti di camion (n = 2.159)



condiviso, ma è ampiamente riconosciuto tra i conducenti di autobus, pullman e camion che la stanchezza alla guida costituisce un problema grave in tutt'Europa. Per molti conducenti, la stanchezza è una caratteristica del loro mestiere.

IL 60% DEI CONDUCENTI SI SENTONO STANCHI AL VOLANTE

I risultati dell'indagine indicano che circa due terzi dei conducenti professionisti si sentono sempre stanchi al volante (il 66% degli autisti di autobus e pullman intervistati e il 60% dei conducenti di camion). Tra un quarto e quasi un terzo dei conducenti hanno ammesso di essersi addormentati al volante almeno una volta negli ultimi dodici mesi (il 24% degli autisti di autobus e pullman e il 30% dei conducenti di camion). Tuttavia, le nostre interviste mirate mostrano anche che i conducenti generalmente hanno paura di segnalare questi incidenti perché temono ripercussioni sul lavoro. La portata reale del problema potrebbe essere potenzialmente molto più ampia.

Nonostante il riconoscimento della stanchezza come fattore di rischio d'incidenti, e la legislazione vigente nell'UE sui periodi di guida e di riposo, questo studio mostra che la stanchezza al volante è un problema diffuso e strutturale del settore del trasporto stradale di passeggeri e merci in Europa.

LA CAUSA PRINCIPALE SONO LE CATTIVE CONDIZIONI DI LAVORO

Pur essendoci diverse ragioni possibili per spiegare la stanchezza alla guida, gli studi esistenti si concentrano solo su alcune di esse. I fattori spesso citati negli studi sono la mancanza di sonno, la scarsa qualità del sonno e l'assenza di specifiche condizioni per riuscire a dormire. Questo studio,

tuttavia, fa un passo avanti mettendo in evidenza che uno dei primi motivi all'origine della mancanza di sonno sono le cattive condizioni lavorative e occupazionali.

Orario di lavoro prolungato

Un fattore essenziale responsabile della stanchezza è la durata dell'orario di lavoro. L'orario di lavoro dei conducenti di autobus, pullman e camion è particolarmente lungo e non lascia il tempo sufficiente per soddisfare le esigenze di base come recuperare la stanchezza e avere un sonno riparatore, per non parlare di un equilibrio soddisfacente tra attività professionale e vita privata.

L'88% dei conducenti di camion e il 60% degli autisti di autobus e pullman intervistati dichiarano di lavorare più delle 40 ore settimanali che sono considerate la regola nella maggior parte degli altri settori e professioni, e una percentuale significativa di questi conducenti risulta che abbia lavorato più di 50 ore settimanali.

Basse retribuzioni

Esiste un legame diretto tra il livello retributivo dei conducenti e il loro lungo orario di lavoro. Una proposta comune emersa dalle risposte dei conducenti intervistati è che l'orario di lavoro venga ridotto per ridurre la stanchezza. Tuttavia, i conducenti hanno anche fatto notare che la riduzione dell'orario di lavoro richiederebbe un aumento della retribuzione, che generalmente si basa su tariffe orarie estremamente basse.

Tra un quarto e quasi un terzo dei conducenti ammettono di essersi addormentati al volante almeno una volta negli ultimi dodici mesi.

Dover lavorare durante le pause

I conducenti di autobus, pullman e camion spesso dichiarano di dover utilizzare le pause per svolgere attività che costituiscono "altro lavoro" (come definito dalla legislazione europea che disciplina il settore): compiti come la ricerca di parcheggi, la supervisione delle attività di carico e scarico oppure il carico e scarico dei bagagli dei passeggeri, l'assistenza ai passeggeri per salire a bordo o altro, l'interazione con spedizionieri e clienti, lo studio del percorso. Di conseguenza, gli autisti molto spesso saltano semplicemente le pause, nonostante spesso siano costretti dai datori di lavoro a registrare il tempo dedicato a queste attività come pausa dal lavoro.

Riposo e sonno disturbati

Un altro grave problema dipende dalla scarsa qualità del riposo dei conducenti. La qualità del sonno risente di interruzioni e condizioni inadeguate per riposare. La deroga per il cosiddetto "traghetto/treno" consente al datore di lavoro di calcolare come periodo di riposo il tempo che un autista trascorre viaggiando in traghetto o in treno. Tuttavia, questi presunti periodi di riposo, e le opportunità per i conducenti di dormire, sono generalmente interrotti dai processi di imbarco e sbarco e da altre operazioni. Questa deroga può essere utilizzata legittimamente solo se l'autista ha accesso ad una branda o una cuccetta; tuttavia, una lamentela evidenziata dai conducenti che hanno partecipato alla nostra ricerca è che spesso non hanno accesso a strutture di riposo adeguate durante questi viaggi.

Condizioni di lavoro imprevedibili

Molti dei conducenti che hanno partecipato alla nostra indagine segnalano orari di lavoro irregolari e irrealistici, turni periodici con frequenti cambiamenti dell'organizzazione tra lavoro e riposo, orario continuato e lavoro notturno, tutti fattori incompatibili con i ritmi circadiani del corpo umano che provocano cicli di sonno irregolari e stress.

Salute e sicurezza

I conducenti hanno inoltre evidenziato di dover lavorare in condizioni ambientali difficili e scomode che aumentano la stanchezza, come ad esempio il caldo, il freddo, il rumore, le vibrazioni meccaniche all'interno del veicolo e fattori esterni come maltempo, scarsa visibilità, strade dissestate e traffico intenso. Il caldo rappresenta un problema particolare perché

l'aria condizionata nel veicolo è spesso inadeguata e non riesce a regolare correttamente la temperatura. Nel caso dei conducenti di camion, dormire in cabina è generalmente difficile a causa della mancanza di aria condizionata, dell'assenza di barriere fonoassorbenti sulle autostrade e del timore di rapine mancando aree di parcheggio sicure.

SOLUZIONI: IL RUOLO DEL DATORE DI LAVORO E DEL LEGISLATORE

I risultati della nostra indagine mostrano che, quando le circostanze lo consentono, gli autisti finiscono spesso per ricorrere a misure "autogestite" per combattere la stanchezza come soste e riposini. Tuttavia, tempi di consegna stretti e una carenza strutturale di aree di parcheggio adeguate in tutt'Europa impediscono ai camionisti di ricorrere a queste misure regolarmente. Va anche sottolineato che gli autisti di autobus e pullman non sono liberi di fare una pausa o un riposino quando ne hanno bisogno perché hanno passeggeri a bordo e orari rigidi da rispettare. Ad

Prevenire la stanchezza del conducente non può e non deve ridursi ad una responsabilità affidata al singolo conducente.

ogni modo, prevenire la stanchezza del conducente non può e non deve ridursi ad una responsabilità affidata al singolo conducente.

Il settore del trasporto stradale ha dovuto affrontare la deregulation e l'inasprimento della concorrenza, con un aumento della domanda di trasporti poco costosi, flessibili, veloci e puntuali. Questo ha esercitato una pressione eccessiva sui conducenti e deteriorato le loro condizioni occupazionali e lavorative. Visto che queste condizioni sono determinate dallo sviluppo del mercato, il controllo delle cause fondamentali della stanchezza del conducente dipende essenzialmente dal datore di lavoro e dal legislatore.

Datore di lavoro

Il nostro studio stabilisce una serie di contromisure che i datori di lavoro possono attuare per contribuire a risolvere il problema della stanchezza del conducente. Queste includono strategie di gestione del rischio di stanchezza a livello aziendale, investimenti in attrezzature migliori per i veicoli (ad esempio un buon sistema di aria

condizionata) e una riduzione del lavoro fisico per i conducenti, dato che anche il lavoro fisicamente pesante causa stanchezza.

Le contromisure più importanti individuate da questo studio sono una riduzione dell'orario di lavoro (che tenga conto degli eventuali effetti negativi sullo stipendio del conducente compensandoli) e una migliore registrazione dell'orario di lavoro. La nostra analisi dei dati mostra una correlazione tra la scarsa documentazione dell'orario di lavoro e la stanchezza del conducente.

Nelle aziende che documentano rigorosamente l'orario di lavoro, gli autisti soffrono meno di stanchezza. Tuttavia, spesso sono costretti a registrare l'orario di lavoro come periodo di pausa o di riposo con conseguenze non solo per il loro benessere ma anche sullo stipendio, e infine sulla sicurezza stradale. I datori di lavoro devono quindi garantire che tutte le mansioni legate al lavoro siano conteggiate nell'orario di lavoro e correttamente registrate e retribuite in quanto tali.

Legislatore

Il legislatore ha il potere di porre rimedio agli aspetti della stanchezza del conducente che dipendono dalla deregulation e dalla forte concorrenza nel settore. Le direttive e i regolamenti dell'UE impongono già dei requisiti che disciplinano l'orario di lavoro, le ore di guida, le pause e i periodi di riposo per i conducenti di autobus, pullman e

camion. Tuttavia, il quadro normativo esistente non sembra risolvere abbastanza efficacemente il problema della stanchezza al volante o ridurre il suo impatto sulla sicurezza stradale. Da qui la richiesta dei conducenti che hanno partecipato al nostro studio di introdurre regole più severe. Per quanto riguarda la deroga per il "traghetto/treno", i conducenti che hanno partecipato alla nostra ricerca ne raccomandano la totale abolizione.

Un altro problema del quadro normativo in vigore è che non è applicato in maniera coerente né efficace. Oltre a rafforzare la regolamentazione, una contromisura fondamentale per lottare contro la stanchezza alla guida è migliorare l'applicazione delle regole esistenti attraverso controlli e sanzioni. In assenza di controlli e sanzioni, o se i guadagni che possono essere ottenuti dalle violazioni superano le sanzioni per mancata ottemperanza alle regole, è difficile individuare le responsabilità. In questo senso, il settore dei trasporti non fa eccezione. È da qui che dovrebbero iniziare le azioni future per lottare contro la stanchezza del conducente nell'UE, invece di spingere per un'ulteriore deregulation.

Il controllo delle principali cause della stanchezza del conducente è innanzitutto una responsabilità del datore di lavoro e del legislatore.

© Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), giugno 2021

L'indagine dell'ETF è stata analizzata da Katrin Vitols e Eckhard Voss, *wmp consult*



Seguici su:

Social media:



https://twitter.com/ETF_Europe



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Sito web:

https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/

e-mail:

road@etf-europe.org



Con il sostegno finanziario dell'Unione europea