

REGOLAMENTI PER IL TRASPORTO

Introduzione

E' una fase importante in quanto il carico del mezzo condiziona anche la fase di guida. Infatti carichi mal effettuati, con errata collocazione, senza tener conto del baricentro del mezzo, per un carente o errato sistema di ancoraggio del carico possono portare alla perdita dello stesso, o addirittura, in certe condizioni al ribaltamento del mezzo. Inoltre con carichi particolari a causa di frenate di emergenza, anche se raramente, gli stessi possono scivolare ed andare a colpire l'autista all'interno della cabina.

Il carico e lo scarico dei mezzi dotati di pianale, siano essi autocarri, autotreni o autoarticolati, può avvenire da piazzale o da banchine, rampe o baie di carico\scarico, utilizzando tipologie di attrezzature diverse (carrello elevatore, gru semoventi, gru a torre, gru a ponte, ecc.).

I materiali possono essere: pallettizzati, in big-bags, in cisterne o bombole, sfusi, pezzi unici come ad esempio blocchi di marmo, lastre di marmo, lastre di vetro, lamiere, profilati metallici, manufatti in cemento, macchine o attrezzature di varie dimensioni, ecc.

Alcuni materiali vengono trasportati da camion cisterna.

In questa fase i fattori di rischio non sono legati alla tipologia del mezzo di trasporto, ma al tipo di materiale, alle modalità di carico/scarico, ed alle apparecchiature di sollevamento utilizzate.

Di seguito vengono prese in considerazione le seguenti tipologie significative.

- a) Materiale pallettizzato da banchine, rampe di carico;**
- b) Materiale pallettizzato caricato da terra;**
- c) Materiale di grosse dimensioni (blocchi di marmo, container, macchinari, ecc...);**
- d) Lastre di marmo;**
- e) Carico scarico manuale;**
- f) Servizi extra;**
- g) Orari guida e riposo degli autisti;**
- h) Il compito dell'autista.**

I fattori di rischio descritti riguardano tutto il personale che partecipa alle operazioni, con particolare riguardo all'autotrasportatore; per l'enorme variabilità dei ruoli durante le varie fasi di carico risulta estremamente difficoltoso riferirsi unicamente all'autotrasportatore.

A) MATERIALE PALLETIZZATO DA BANCHINE - RAMPE DI CARICO

Capitolo 1 - "La fase di lavorazione"

Le banchine e rampe di carico hanno caratteristiche specifiche e sono richiamate nelle norme di sicurezza e igiene nei luoghi di lavoro.

In particolare all'art. 7 punti 11, 12 e 13 del D.P.R. 303/56, come modificato dall'art. 33 punto 9 del D. Lgs. 626/94.

11. Le banchine e rampe di carico devono essere adeguate alle dimensioni dei carichi trasportati.

12. Le banchine di carico devono disporre di almeno un'uscita. Ove è tecnicamente possibile, le banchine di carico che superano mt 25.0 di lunghezza devono disporre di un'uscita a ciascuna estremità".

13. le rampe di carico devono offrire una sicurezza tale da evitare che i lavoratori possano cadere.

Tipicamente le banchine di carico hanno un'altezza di 1,20 mt. ed una lunghezza tale da coprire tutto il fronte dello stabile.

In questo tipo di banchine, il raccordo tra la pavimentazione ed il cassone avviene utilizzando delle rampe o pedane mobili che devono essere posizionate manualmente e molte volte non assicurano un'ottima stabilità al passaggio delle attrezzature utilizzate per la movimentazione delle merci.

Nei depositi di nuova concezione le banchine di carico sono prefabbricate e dotate di rampe elettroidrauliche che permettono un perfetto raccordo tra il pavimento ed il pianale del mezzo. Ogni postazione di carico è singola e dotata di portone di modo che il rimorchio o il semirimorchio una volta posizionato occupi totalmente lo spazio riducendo così anche il rischio di caduta dall'alto.



modelli di banchine di carico idrauliche

Caratteristica di questo tipo di operazioni è che le attrezzature utilizzate per la movimentazione dei materiali accedono al cassone.

Tale accesso avviene dal retro del cassone stesso.

I camion possono essere :

- centinati;
- a cassone aperto;
- a cassone chiuso.



rampa di carico

Preliminarmente all'avvicinamento del mezzo alla banchina devono essere eseguite alcune operazioni che dipendono dal tipo di cassone.

Centinati: si deve eseguire lo spostamento della centina e delle cosiddette barre, stanghe o stecche di sostegno ed aprire la sponda posteriore;

A cassone aperto: si tratta di aprire la sponda posteriore;

A cassone chiuso: si deve eseguire l'apertura dei portelloni posteriori fissandoli agli appositi ganci posti sul fianco.



gancio di trattenuta della porta posteriore di un semirimorchio

Il mezzo deve essere avvicinato il più possibile alla banchina. L'eventuale spazio rimanente tra banchina e pianale di carico è coperto da rampe, pedane o passerelle di carico in dotazione al mezzo, o alla banchina stessa.



mezzi in attesa del carico in banchina



banchina di carico con rampa elettroidraulica

Capitolo 2 “ Attrezzature macchine e impianti”

Le attrezzature adibite alla fase generalmente sono:

- transpallet manuali o elettrici
- carrelli elevatori generalmente elettrici
- pedane mobili di raccordo tra banchine di carico e pianale del camion
- rampe elettroidrauliche;



rampa elettroidraulica, comunemente chiamata
sponda idraulica

Capitolo 3 “Il fattore di rischio”

I rischi individuati sono di tipo infortunistico:

- caduta dal piano di carico o dalla banchina;
- schiacciamento di piedi o mani sotto il peso dei materiali movimentati o durante il posizionamento delle pedane;
- investimento da transpallet o carrelli elevatori
- scivolamento su superfici sdruciolevoli o a causa di dislivelli eccessivi tra rampa e piano di carico del camion.

Capitolo 4 “Il danno atteso”

I danni sono di tipo infortunistico, con possibilità di distorsioni alle articolazioni degli arti inferiori, fratture, lesioni da schiacciamento.

Capitolo 5 “Gli interventi”

Corretto stazionamento del mezzo: dopo aver posizionato il mezzo è fondamentale procedere al bloccaggio delle ruote inserendo il freno di stazionamento e apponendo gli appositi cunei sotto le ruote. Si evitano così improvvisi allontanamenti del mezzo dalla banchina con il rischio di caduta per gli operatori.

Nel caso di semirimorchi privi del trattore stradale vanno posizionate in maniera stabile le zanche, effettuato il bloccaggio delle ruote ed effettuato il posizionamento dei cunei sotto le ruote. Nei semirimorchi di recente te fabbricazione il blocco delle ruote avviene automaticamente quando vengono staccate le condotte di collegamento dell'aria compressa tra il trattore stradale ed il semirimorchio.

Corrette modalità di carico: I materiali pallettizzati possono essere caricati su un'unica fila o sovrapposti. Bisognerà fare attenzione affinché i pallet posti al livello inferiore siano in grado di sopportare i materiali stivati sopra, tenendo conto delle sollecitazioni dovute al trasporto.

Fondamentale è la distribuzione del carico che deve essere uniformemente ripartita sul cassone. Nel caso di materiali poco stabili sarà necessario provvedere all'ancoraggio tramite corde catene, fasce in nylon e tenditore, ecc.

Manutenzione ordinaria e straordinaria delle attrezzature usate per il carico e scarico delle merci;
Informazione, formazione ed addestramento dei lavoratori sull'uso delle attrezzature macchine e impianti e sulle procedure di carico;

Uso di D.P.I (scarpe antinfortunistica, guanti, ecc.);

Sicurezza strutturale di rampe e pedane: Segnalazione di dislivelli e ostacoli; superfici

antisdrucchiolo;

verificare che il dislivello tra la rampa o banchina ed il piano di carico non sia superiore al 18 % nel caso di utilizzo di carrelli elevatori.

Capitolo 6 “Appalto a ditta esterna”

In alcuni casi vengono effettuati appalti in favore di cooperative in special modo nel caso dei vettori.

Capitolo 7 “ Riferimenti legislativi”

- D.Lgs 626/94;
- D.P.R. 547/55;
- D.P.R. 303/56;
- D.P.R. 459/96;

Capitolo 8 “ Il rischio esterno”

Non presente.

B) MATERIALE PALLETIZZATO DA TERRA

Capitolo 1 - “La fase di lavorazione”

In questo caso i mezzi vengono caricati da terra, o scaricati direttamente a terra, e le attrezzature più utilizzate sono i carrelli elevatori sia diesel che elettrici. Il carico / scarico può avvenire sia all'esterno che all'interno dei magazzini. I carrelli diesel vanno utilizzati normalmente solo all'aperto; l'utilizzo all'interno è consentito soltanto qualora sia assicurata una quantità sufficiente di aria senza rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori (art. 35 punto 4 bis lettera d DL 626/94).

La fase di carico consiste nel posizionare i pallet direttamente sul cassone o sulle sponde autosollevanti; in quest'ultimo caso un addetto o l'autista stesso provvederà a spostare i pallet all'interno del camion. Lo scarico segue il processo inverso, l'autista è tenuto solo ed esclusivamente a movimentare la merce sul mezzo e non a terra.

I mezzi possono essere:

- centinati;
- a cassone aperto;
- a cassone chiuso;

In alcuni casi i mezzi sono dotati di sponda caricatrice.

Prima di iniziare il caricamento devono essere eseguite alcune operazioni che dipendono dal tipo di cassone.

Centinati: si deve eseguire lo spostamento della centina e delle barre stanghe o stecche di sostegno ed aprire la sponda posteriore e/o quelle laterali;

A cassone aperto: si tratta di aprire la sponda posteriore e/o quelle laterali;

A cassone chiuso: si deve eseguire l'apertura dei portelloni posteriori fissandoli agli appositi ganci posti sul fianco.

A volte, particolarmente nel caso di cassoni chiusi, vi può essere sul pianale del mezzo un operatore, che può essere l'autista, con apposita attrezzatura addetto allo stivaggio dei materiali.

Capitolo 2 “Attrezzature macchine e impianti”

Le attrezzature adibite alla fase generalmente sono:

- carrelli elevatori diesel o elettrici

- transpallet manuali (tartarughe) che possono essere utilizzati sul cassone
- apparecchi di sollevamento con idonea attrezzatura di presa;
- sponde autosollevanti intesa come attrezzatura utilizzata per portarsi dal piano del mezzo a terra e viceversa (vedi scheda specifica).

Capitolo 3 “Il fattore di rischio”

I rischi individuati sono di tipo infortunistico:

- caduta dal piano di carico;
- schiacciamento di piedi o mani sotto il peso dei materiali movimentati;
- schiacciamento\cesoiamento di mani o piedi durante il movimento delle sponde cariatrici;
- investimento durante le manovre di posizionamento del mezzo;
- investimento da transpallet o da carrelli elevatori;
- investimento da materiale;

Capitolo 4 “Il danno atteso”

I danni sono di tipo infortunistico, con possibilità di distorsioni alle articolazioni degli arti inferiori, fratture, lesioni da schiacciamento, amputazioni di parti di mani o piedi.

Capitolo 5 “Gli interventi”

Corrette modalità di carico: I materiali pallettizzati possono essere caricati su un'unica fila o sovrapposti. Bisognerà fare attenzione affinché i pallet posti al livello inferiore siano in grado di sopportare i materiali stivati sopra, tenendo conto delle sollecitazioni dovute al trasporto. Fondamentale è la distribuzione del carico che deve essere uniformemente ripartita sul cassone. Nel caso di materiali poco stabili sarà necessario provvedere all'ancoraggio tramite corde catene, fasce in juta, fasce in nylon con tenditori.

Manutenzione ordinaria e straordinaria delle attrezzature usate per il carico e scarico delle merci. Informazione, formazione ed addestramento dei lavoratori sull'uso delle attrezzature macchine e impianti e sulle procedure di carico / scarico e di ancoraggio del carico.

Uso di D.P.I (scarpe antinfortunistiche, guanti)

Capitolo 6 “Appalto a ditta esterna”

In alcuni casi vengono effettuati appalti in favore di cooperative in special modo nel caso dei vettori.

Capitolo 7 “ riferimenti legislativi”.

- D.Lgs 626/94;
- D.P.R. 547/55;
- D.P.R. 303/56;
- D.P.R. 459/96 direttiva macchine:

Capitolo 8 “Il rischio esterno”

Non presente.

C) MATERIALI DI GROSSE DIMENSIONI (blocchi di marmo, container, macchinari, ecc...)

Capitolo 1 - “La fase di lavorazione”

Le operazioni consistono nel salire sul pianale del mezzo per allestire i supporti di appoggio dei blocchi costituiti da traversine di legno, prelevare il blocco dal piazzale e posizionarlo sui supporti, sganciare le funi di sollevamento, legare il carico, scendere dal pianale e chiudere le sponde.

Per lo scarico si eseguono le operazioni inverse.

Nonostante accada frequentemente che l'autista sia coinvolto in tutte le fasi, è necessario ricordare quanto illustrato in premessa nel capitolo “operazioni di carico scarico”: “compito dell'autista è dare indicazioni sulle corrette modalità di stivaggio” “L'uso delle apparecchiature di sollevamento va effettuato da personale opportunamente formato ed addestrato allo scopo ...”.

Capitolo 2 “ Attrezzature macchine e impianti”

Le attrezzature utilizzate consistono in:



scala per accedere al pianale



gru a cavalletto





carrello elevatore



traversine in legno

accessori di sollevamento: catene o funi per il sollevamento del carico.

	
Sollevamento di un blocco di marmo	Particolare delle funi di sollevamento

Capitolo 3 “Il fattore di rischio”

I rischi individuati sono di tipo infortunistico:

- caduta del materiale durante la movimentazione;
- caduta durante la salita/discesa dal pianale e durante le operazioni di
- alloggiamento e legatura del carico;
- schiacciamento da parte del blocco in movimento;
- schiacciamento delle mani tra le funi di sollevamento e il blocco.

Capitolo 4 “Il danno atteso”



I danni sono di tipo traumatico:

- lesioni traumatiche/schiacciamento a causa di rotture improvvise delle funi di sollevamento, o di rotture impreviste di parti del blocco;
- traumi da caduta (distorsioni agli arti, contusioni, fratture) durante la salita/discesa dal piano di carico e alloggiamento/legatura del carico
- schiacciamento tra il blocco e parti fisse del camion durante la movimentazione;
- schiacciamento/frattura delle mani tra le funi in fase di imbraco del carico.

Capitolo 5 “Gli interventi”

Attrezzatura idonea:

L'uso del radiocomando permette più facilmente al gruista di stazionare in posizione di sicurezza, lontano dal blocco in movimento.

	
Pulsantiera pensile	Radiocomando

Informazione e formazione dei lavoratori:

A norma dell'art. 38 del D.Lgs. 626/94 l'uso di attrezzature di lavoro va effettuato da personale adeguatamente formato e addestrato allo scopo. Per tale motivo l'operazione di carico-scarico devono essere eseguite solo da personale opportunamente addestrato e secondo procedura di sicurezza precise. In particolare deve essere impedito l'avvicinamento al blocco in movimento. Fondamentale è l'intesa fra gruista e assistente all'imbraco. L'autista deve perciò essere generalmente escluso dalle operazioni di imbraco e movimentazione. Solo accordi specifici tra le ditte e specifica formazione alla movimentazione e sui rischi che comporta l'ambiente di lavoro della ditta ospitante, possono permettere la partecipazione attiva dell'autista.

DPI: Scarpe, guanti, casco.

Capitolo 6 “Appalto a ditta esterna”

Non previsto.

Capitolo 7 “ Riferimenti legislativi”

D.Lgs 626/94 - & - D.P.R. 547/55;

Capitolo 8 “ Il rischio esterno”

Non presente.

D) LASTRE DI MARMO

Capitolo 1 - “La fase di lavorazione”

La fase di lavorazione consiste nel salire sul pianale del mezzo, allestire i supporti di appoggio delle lastre (denominate in gergo cavallette), “guidare” il pacco di lastre fino al punto di appoggio desiderato, sganciare le funi di sollevamento, completare il carico e scendere dal pianale. Per lo scarico si eseguono le operazioni inverse.

Nonostante accada frequentemente che l'autista sia coinvolto in tutte le fasi, è necessario ricordare quanto illustrato in premessa nel capitolo “operazioni di carico scarico”: “compito dell'autista è dare indicazioni sulle corrette modalità di stivaggio” “L'uso delle apparecchiature di sollevamento va effettuato da personale opportunamente formato ed addestrato allo scopo ...”.

Capitolo 2 “ Attrezzature macchine e impianti”

Le attrezzature utilizzate consistono in:

- scala portatile per accedere al pianale;
- cavallette per il supporto delle lastre;
- accessori di sollevamento;
- catene o funi di trattenuta del carico.

Capitolo 3 “Il fattore di rischio”

I rischi presenti in queste operazioni sono di tipo infortunistico:

- caduta delle cavallette durante il posizionamento;
- caduta di lastre o parti di esse durante la movimentazione;
- caduta delle lastre dal camion durante il caricamento;
- caduta durante la salita/discesa dal pianale e durante le operazioni di alloggiamento del carico.



Caduta lastre durante il caricamento

Capitolo 4 “Il danno atteso”

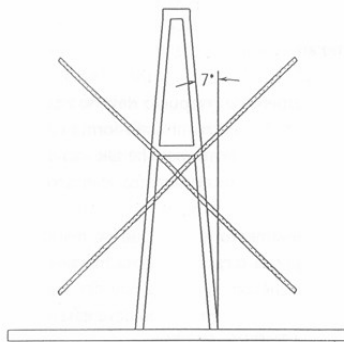
- lesioni traumatiche/schiacciamento a causa di ribaltamento;
- lesioni traumatiche/schiacciamento per investimento da materiale dovuto a rotture improvvise delle funi di sollevamento, o per distacco/ rotture impreviste di parti di lastra;
- lesioni traumatiche/schiacciamento per caduta delle lastre dal camion durante il caricamento;
- traumi da caduta (distorsioni agli arti, contusioni, fratture) durante la salita/discesa dal piano di carico e alloggiamento/legatura del carico.

Capitolo 5 “Gli interventi”

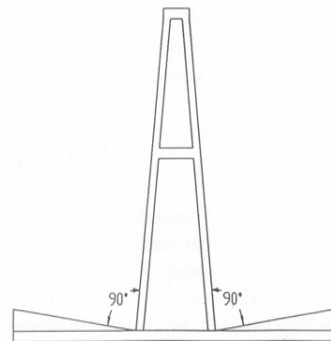
Attrezzatura idonea

L'uso del radiocomando permette più facilmente al gruista di stazionare in posizione di sicurezza, lontano dal blocco in movimento

Per dare maggiore stabilità al carico sono state apportate modifiche alle cavallette. Mentre in precedenza le lastre si trovavano in posizione sub-verticale (e l'eventuale cedimento del pianale rendeva instabile il carico), le cavallette sono state modificate creando un angolo di 90° tra il piede ed i montanti di appoggio:



Cavalletta non corretta



Cavalletta modificata ed attualmente in uso



Cavallette con angolo di 90° tra il corrente inferiore (piede) ed il montante

In molti casi i costruttori creano cavallette con la base metallica con inclinazione corretta verso l'interno, mentre altri permettono l'alloggiamento nel piede di un massello di legno tenero avente sempre la medesima caratteristica di inclinazione.

Informazione e formazione dei lavoratori sul corretto utilizzo delle attrezzature e sulle procedure di sicurezza.

Le procedure di sicurezza del carico scarico devono prevedere di:

- rendere stabili le cavallette sul pianale;
- caricare simmetricamente le lastre sul mezzo;
- evitare l'avvicinamento al pacco di lastre in movimento;
- Uso di DPI
- Scarpe, guanti, casco

Capitolo 6 “Appalto a ditta esterna”

Non previsto.

Capitolo 7 “ Riferimenti legislativi”

- D.Lgs 626/94;
- D.P.R. 547/55;
- manuale di uso e manutenzione;
- linee guida ISPESL “valutazione del rischio comparto autotrasporti in base al D. Lgs. 626/94”

Capitolo 8 “ Il rischio esterno”

Non presente.

Bibliografia:

Guida alla prevenzione dei rischi nei laboratori di marmi e graniti- ULSS 20 Verona, ULSS 22 Bussolengo, ULSS 5 Arzignano

E) RISCHIO NEL CARICO SCARICO ESEGUITO MANUALMENTE

Capitolo 1: La fase di lavorazione

L'attività si svolge indifferentemente sia nella propria realtà aziendale che presso terzi.

La movimentazione avviene quando la merce da movimentare è costituita da colli di piccole dimensioni che l'autista carica in funzione delle consegne da eseguire. **La fase di carico consiste nel posizionare i colli direttamente sul cassone o sulle sponde autosollevanti; in quest'ultimo caso un addetto o l'autista stesso provvederà a spostare il materiale all'interno del camion. Lo scarico segue il processo inverso, l'autista è tenuto solo ed esclusivamente a movimentare la merce sul mezzo e non a terra.**

Capitolo 2: Attrezzature macchine e impianti

Nella sede di carico l'autista può disporre talvolta sponde autosollevanti, e/o nastri trasportatori quali ausili per agevolare nella presa e successivo carico del mezzo. Durante le consegne, l'autista ha a disposizione il carrellino a due ruote per il trasporto dal mezzo al luogo di deposito vero e proprio.

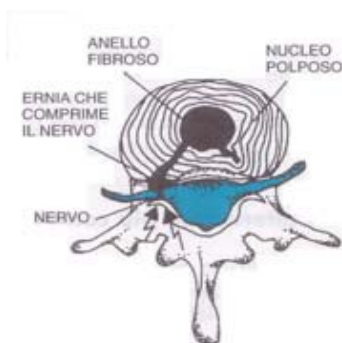
Capitolo 3: Il fattore di rischio

I fattori di rischio derivano essenzialmente dalle operazioni di trasporto, comprendente le azioni di sollevare, deporre, trainare, spingere, portare o spostare un carico che per la sua caratteristica, o in conseguenza di altre condizioni ergonomiche sfavorevoli, compresa anche la permanenza per un certo numero di ore consecutive alla guida del mezzo.

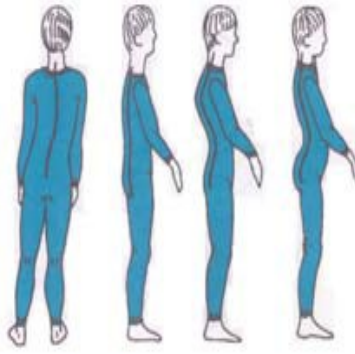
Capitolo 4: Il danno atteso

Lesioni muscolo scheletriche al rachide, prevalentemente dorso lombare. Le alterazioni più comuni sono rappresentate da:

- lombalgia acuta (colpo della strega); dolore acutissimo per una reazione immediata, di muscoli ed altre strutture della schiena a seguito di movimenti e/o gesti scorretti o sovraccaricanti. Compare nel giro di poche ore e va considerata come infortunio se la causa è il lavoro
- ernia del disco; si produce quando la parte centrale del disco intervertebrale, attraversa l'anello fibroso che lo racchiude e fuoriesce dal disco, andando a comprimere il nervo. Ne derivano spesso gravi disturbi, tra cui la sciatica, spesso conseguenza di movimentazioni manuali sovraccaricanti.



- sono possibili disturbi agli arti superiori derivanti da sofferenza per schiacciamento delle radici nervose intervertebrali.
- Scoliosi, schiena appiattita, ipercifosi, iperlordosi



Tutte queste alterazioni, ed in particolare la scoliosi e l'iperlordosi, non sono dovute al lavoro, ma se importanti, aumentano la probabilità di avere disturbi alla schiena ai soggetti sottoposti alla movimentazione manuale dei carichi.

Capitolo 5: Gli interventi

Meccanizzazione: L'utilizzo di sponde cariatrici, di piani di carico/scarico autolivellanti, di transpallet, permette all'operatore di ridurre drasticamente gli sforzi in quanto si limitano i piegamenti della schiena.

Miglioramenti organizzativi: Devono essere verificati vari parametri tra cui le caratteristiche del carico (troppo pesante, ingombrante, instabile), dell'ambiente (presenza di scale, di pavimenti scivolosi, di condizioni microclimatiche sfavorevoli), lo sforzo fisico (dovuto alla frequenza ed ai tempi di sollevamento, oltre alle posizioni di sollevamento).

Il miglioramento anche di uno solo dei parametri sopraccitati comporta una riduzione del rischio.

Formazione: In assenza di meccanizzazione, o con poche possibilità di intervento sul carico o sull'ambiente, diventa fondamentale conoscere le modalità corrette di movimentazione.

Capitolo 6: Appalto a ditta esterna

Non previsto

Capitolo 7: Riferimenti legislativi

- D.Lgs. 626/94 titolo V e allegato VI

Capitolo 8: Il rischio esterno

Non previsto

F) SERVIZI EXTRA

Oltre ai servizi di trasporto, si potrà fornire su specifica richiesta espressa del Cliente, dei servizi "extra" che faranno parte di un separato accordo tra le parti e quotazione tariffaria divenendo con ciò parte del contratto.

G) ORARI GUIDA E RIPOSO DEGLI AUTISTI

Al fine di evitare la sottrazione di 2 punti alla patente, per le violazioni previste dal Codice della Strada, forniamo i seguenti chiarimenti riferiti al rispetto dell'ORARIO DI GUIDA per gli autisti delle imprese di Autotrasporto, disciplinato dall'art. 174 del Codice della Strada e dal Regolamento CEE n° 561/2006 ed entrato in vigore l'11 aprile 2007.

Orario di Guida Giornaliero

Max 9 ore giornaliere

Deroga di 10 ore giornaliere, al massimo 2 volte alla settimana, dal martedì al giovedì, ma non adiacenti tra loro.

Orario di guida settimanale

L'orario settimanale va dalle ore 00,00 del Lunedì e termina alle 24,00 della Domenica.

Il limite è imposto nel periodo di 2 settimane consecutive, che non deve superare le 90 ore.

Tempi d'interruzione alla guida

Sono i brevi periodi di pausa dedicati al riposo, durante il quale è assoluto divieto svolgere altre attività lavorative.

Dopo un periodo di 4,5 ore consecutive, si possono effettuare:

- una pausa da 45', oppure;
- 2 pause, la prima obbligatoriamente di 15' (o superiore) e una seconda pausa di 30' (o superiore)

Ogni sosta di durata inferiore non viene considerata pausa.

Riposo giornaliero regolare

Ogni riposo ininterrotto di 11 ore.

E' possibile ridurlo a 9 ore per un massimo di 3 volte nell'arco di una settimana, senza l'obbligo di compensarle.

Riposo giornaliero ridotto

Riposo frazionato a 12 ore in totale suddividendole al massimo in due periodi:

- il primo deve essere di almeno 3 ore;
- il secondo di almeno 9 ore senza interruzioni.

Si riconosce la possibilità di ridurre il riposo giornaliero a 9 ore per un massimo di 3 volte nell'arco di una settimana.

I conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco di 24 ore dal termine del precedente riposo giornaliero o settimanale. Ovvero per ogni 24 ore deve essere effettuato un periodo di riposo normale o ridotto.

Riposo giornaliero per multipresenza

(E' multipresenza quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno 2 conducenti. Per la prima ora di multipresenza la presenza del conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria.)

9 ore a conducente nell'arco di 30 ore.

Riposo settimanale

E' ogni periodo di riposo di almeno 45 ore.

Nel corso di 2 settimane consecutive i conducenti effettuano almeno:

- due periodi di riposo settimanale regolare oppure
- un periodo di riposo settimanale regolare ed un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore.
- La riduzione è tuttavia compensata da un tempo di riposo equivalente preso entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.
- Il periodo di riposo settimanale comincia al più tardi dopo 6 periodi di 24 ore dal termine del precedente riposo settimanale.

- I riposi a compensazione devono essere attaccati ad un altro periodo di riposo di almeno 9 ore.
- In trasferta i periodi di riposo possono essere effettuati nel veicolo purché attrezzato ed in sosta.
- Se il riposo settimanale cade tra due settimane, esso può essere conteggiato in una sola di esse, ma non in entrambe.

Nota Bene:

Il disco è individuale, e va collocato sui veicoli che l'autista guida.

- Il disco va collocato all'inizio del viaggio e va tolto alla fine del viaggio, purché alla scadenza della ventiquattresima ora.
- I dischi vanno conservati a bordo del veicolo (vanno conservati per eventuali controlli, quelli della settimana in corso, ed i dischi dei 15 giorni lavorativi precedenti, in cui l'autista ha effettuato viaggi).
- Le sanzioni per superamento dei periodi di guida o mancata pausa o mancata osservanza dei riposi sono da € 143 a € 570 con conseguente perdita di due punti sulla patente.

Nel caso l'autista a seguito della intimazione da parte degli organi di polizia stradale, di proseguire il viaggio ed effettuare i prescritti periodi di riposo in luogo adeguato, trasgredisca tale prescrizione, e venga verificato e colto in tale trasgressione, viene punito:

- con la pena accessoria del ritiro della patente e della carta di circolazione
- con la sanzione pecuniaria da 1.685,00 a 6.741,00 euro.

H) IL COMPITO DELL'AUTISTA

L'autista ha solo il compito di trasportare il materiale col mezzo.

Non ha nessun obbligo di carico/scarico manuale, previo che la merce sia palletizzata e sia munito di transpallet, in questo caso ha l'obbligo di posizionare i pallet solo sul cassone del suo mezzo o sulla sponda autosollevante del mezzo, a terra non è tenuto a movimentare la merce.

Se il mezzo è apribile lateralmente, l'autista è esonerato completamente dal carico/scarico, essendo il cassone accessibile in tutto e per tutto.