

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΤΑΧΥΔΙΑΝΟΜΕΩΝ (DELIVERY), ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ
(COURIER) ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΔΙΚΥΚΛΟ

ΕΚΘΕΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ



2025

Συγγραφείς:

Θεώνη Κουκουλάκη, PhD, Εργονόμος, Eur. Erg., Συντονίστρια Τομέα Έρευνας και Ανάπτυξης ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.

Δρ Παρασκευή (Εύη) Γεωργιάδου, Χημικός Μηχανικός, Τομέας Έρευνας και Ανάπτυξης ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.

Κωνσταντίνα Καψάλη, MSc, Κοινωνιολόγος, Επιστήμονας Πληροφόρησης, Τομέας Έρευνας και Ανάπτυξης ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.

Η έρευνα σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε από τον Τομέα Έρευνας και Ανάπτυξης του ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε. Συμβουλευτική συμμετοχή είχε το επιστημονικό προσωπικό του ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε. από άλλους Τομείς και Παραρτήματα. Συνέβαλαν επίσης εκπρόσωποι της Συνέλευσης Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δίκυκλων (ΣΒΕΟΔ) και του Συνδικάτου Επισιτισμού Τουρισμού Νομού Αττικής.

Ευχαριστίες

Ευχαριστούμε όσες και όσους συμπλήρωσαν και προώθησαν το ερωτηματολόγιο, συμβάλλοντας στην επίτευξη των σκοπών της έρευνας.

ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΑΧΥΔΙΑΝΟΜΕΩΝ (DELIVERY), ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ (COURIER) ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕ ΔΙΚΥΚΛΟ - ΕΚΘΕΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

© [Ελληνικό Ινστιτούτο Υγείας και Ασφάλειας στην Εργασία \(ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.\)](#), 2025

Δεν επιτρέπεται η αναδημοσίευση χωρίς αναφορά της πηγής.

Περιεχόμενα

Κατάλογος Γραφημάτων και Πινάκων	3
1 Εισαγωγή	5
2 Μεθοδολογία	9
Περιορισμοί της έρευνας	9
3 Γενικά στοιχεία	10
4 Οργάνωση εργασίας	12
Διάρκεια βάρδιας	12
Εργασία μετά τις 12.00 το βράδυ	13
Διαλείμματα	13
Πίεση χρόνου	14
Καθορισμός χρόνου από πλατφόρμα	15
Δυνατότητα καθορισμού διαδρομής	16
5 Ασφάλεια οχήματος – ΜΑΠ – ανασφαλής οδήγηση	18
Συντήρηση	18
Μετατροπές στο δίκυκλο	19
Μέσα Ατομικής Προστασίας	20
Χρήση κινητού τηλεφώνου	22
Επικίνδυνοι ελιγμοί	22
Εργατικά ατυχήματα	23
6 Καιρικές συνθήκες	25
7 Μυοσκελετική καταπόνηση	27
Χειρωνακτική μεταφορά φορτίων	27
8 Ατμοσφαιρική ρύπανση	30
9 Ψυχοκοινωνικοί κίνδυνοι	31
Βία και παρενόχληση	31
Άγχος – εργασιακή ανασφάλεια – ικανοποίηση από την εργασία	32
10 Διαχείριση ΥΑΕ	35
11 Συμπεράσματα	37
Βιβλιογραφία	43

Κατάλογος Γραφημάτων και Πινάκων

Πίνακας 1. Γενικά στοιχεία δείγματος	10
Γράφημα 1: Επιλέξτε το μέγεθος της επιχείρησης ή του οργανισμού στον/ην οποίο/α εργάζεστε (n=164)	11
Γράφημα 2: Χρονική διάρκεια της βάρδιας (n=164).....	12
Γράφημα 3: Πόσες ώρες εργάζεστε συνήθως κατά τη διάρκεια της ημέρας; (n=164)	13
Γράφημα 4: Πόσο συχνά χρειάζεται να εργαστείτε μετά τις 12:00 το βράδυ; (n=164)	13
Γράφημα 5: Πόσο συχνά κάνετε διάλειμμα μέσα στην εργάσιμη ημέρα; (n=164)	14
Γράφημα 6: Πόσο συχνά είναι πιεστικός ο χρόνος για να ολοκληρωθεί μία παράδοση (π.χ. λαμβάνετε μήνυμα έναρξης της επόμενης παραγγελίας πριν την παράδοση της προηγούμενης); (n=164).....	14
Γράφημα 7: Πόσο συχνά, υπάρχει πίεση να εργασθείτε περισσότερο από ότι η συνήθης διάρκεια της βάρδιας σας; (n=164)	15
Γράφημα 8: Προκαθορίζεται από την πλατφόρμα ή τον εργοδότη ο χρόνος κάθε παράδοσης; (n=164)	16
Γράφημα 9: Ο χρόνος αυτός είναι ρεαλιστικός; (n=164)	16
Γράφημα 10: Μπορείτε να επιλέξετε εσείς μια διαδρομή για μια διανομή; (n=164)	17
Γράφημα 11: Πραγματοποιείται συντήρηση του οχήματος; (n=164).....	18
Γράφημα 12: Ποιος αναλαμβάνει τα έξοδα συντήρησης του οχήματος; (n=164)	19
Γράφημα 13: Τι μετατροπές/προσθήκες έχουν γίνει στο όχημα για να γίνεται η μεταφορά προϊόντων; (n=164)	19
Γράφημα 14: Αυτές οι μετατροπές στο όχημα, πώς έχουν πραγματοποιηθεί; (n=164)	20
Γράφημα 15: Πόσο ασφαλές θεωρείτε ότι είναι το όχημα μετά από αυτές τις μετατροπές; (n=164).....	20
Γράφημα 16: Ποια ΜΑΠ χρησιμοποιείτε κατά την εργασία σας; (n=164)	21
Γράφημα 17: Τα ΜΑΠ παρέχονται δωρεάν από τον εργοδότη; (n=164).....	21
Γράφημα 18: Χρειάζεται να παρακολουθείτε το κινητό τηλέφωνο ενώ οδηγείτε; (n=164).....	22
Γράφημα 19: Χρειάζεται να κάνετε επικίνδυνους ελιγμούς κατά τη οδήγηση, λόγω πιεστικού χρονοδιαγράμματος για την παράδοση; (n=164)	22

Γράφημα 20: Σας έχει συμβεί εργατικό ατύχημα από το οποίο είχατε κάποιο τραυματισμό/βλάβη στην υγεία σας; (n=164)	23
Γράφημα 21: Σας έχει συμβεί εργατικό ατύχημα για το οποίο χρειάστηκε να απουσιάσετε πάνω από 3 ημέρες από την εργασία σας; (n=164)	24
Γράφημα 22: Εργάζεστε όταν υπάρχουν έντονες καιρικές συνθήκες; (n=164)	25
Γράφημα 23: Ποια μέτρα εφαρμόζονται στην εργασία σας για τη θερμική καταπόνηση; (n=164)	26
Γράφημα 24: Πόσο συχνά χρειάζεται να μεταφέρετε με τα χέρια φορτία πάνω από 18 κιλά; (n=164)	27
Γράφημα 25: Πόσο συχνά χρειάζεται να ανεβάζετε προϊόντα από τις σκάλες λόγω έλλειψης ή μη λειτουργίας του ασανσέρ; (n=164).....	28
Γράφημα 26: Τους τελευταίους 12 μήνες, είχατε κάποιο/α από τα ακόλουθα συμπτώματα; (n=164)	28
Γράφημα 27: Πόσο συχνά εκτίθεστε στην ατμοσφαιρική ρύπανση; (n=164) ...	30
Γράφημα 28: Έχετε υπάρξει θύμα ληστείας κατά τη διάρκεια της εργασίας σας; (n=164)	31
Γράφημα 29: Έχετε δεχτεί κατά την εργασία σας λεκτική ή σωματική βία; (n=164)	32
Γράφημα 30: Πόσο ικανοποιημένος/η αισθάνεστε από την εργασία σας; (n=164)	32
Γράφημα 31: Αισθάνεστε άγχος τους τελευταίους 6 μήνες; (n=164)	33
Γράφημα 32: Αισθάνεστε εργασιακή ανασφάλεια (π.χ. για το ότι μπορεί να χάσετε τη δουλειά σας); (n=164).....	33
Γράφημα 33: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει γραπτή εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου; (n=164).....	35
Γράφημα 34: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει Τεχνικός Ασφάλειας; (n=164).....	35
Γράφημα 35: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει Γιατρός Εργασίας; (n=164)	36
Γράφημα 36: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει Εκπρόσωπος ή Επιτροπή Υγείας και Ασφάλειας των Εργαζομένων; (n=164).....	36

1 Εισαγωγή

Στην παρούσα έκθεση παρουσιάζονται τα αποτελέσματα έρευνας του ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε. για τη διερεύνηση των κινδύνων για την υγεία και ασφάλεια των ταχυδιανομένων (delivery), ταχυμεταφορέων (courier) και υπαλλήλων εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο, με σκοπό την ανάδειξη των προτεραιοτήτων πρόληψης. Η έρευνα περιλάμβανε μελέτη της βιβλιογραφίας, έρευνα μέσω ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου που απευθύνονταν σε εργαζόμενους τους κλάδου και πιλοτικές συνεντεύξεις με εργαζόμενους.

Οι εργαζόμενοι ταχυδιανομείς (delivery), ταχυμεταφορείς (courier) και όσοι/όσες πραγματοποιούν εξωτερικές εργασίες με δίκυκλο, εκτίθενται σε σημαντικούς κινδύνους για την υγεία και την ασφάλειά τους. Οι κίνδυνοι αυτοί περιλαμβάνουν την πρόκληση σοβαρών και συχνά θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων από τροχαίο, άλλα ατυχήματα, καθώς και επαγγελματικές ασθένειες όπως μυοσκελετικές παθήσεις, ψυχοκοινωνικούς παράγοντες κινδύνου κ.ά. Ιδιαίτερους κινδύνους αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι που απασχολούνται μέσω ψηφιακής πλατφόρμας.

Η εργασία σε ψηφιακές πλατφόρμες χαρακτηρίζεται από τη χρήση αλγοριθμικής διαχείρισης (algorithmic management). Η παράδοση (delivery) αποτελεί έναν τύπο εργασίας επί τόπου μέσω πλατφόρμας, η οποία δεν απαιτεί υψηλές ή εξειδικευμένες δεξιότητες και χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο ελέγχου που ασκείται από τις ψηφιακές πλατφόρμες. Οι πλατφόρμες χρησιμοποιούν αλγόριθμους για να καθορίσουν την οργάνωση και την κατανομή της εργασίας, αφήνοντας ελάχιστη αυτονομία και διακριτική ευχέρεια στους ίδιους τους εργαζόμενους (EU-OSHA, 2022).

Επίσης οι πλατφόρμες gig economy αφορούν συνήθως ανθρώπους που δεν πληρώνονται με μισθό, αλλά πληρώνονται ανά παραγγελία ή με το λεγόμενο «κομμάτι». Οι πλατφόρμες διανομής εφαρμόζουν ένα διαφοροποιημένο επιχειρηματικό μοντέλο, υιοθετώντας πρακτικές που στοχεύουν κυρίως στη μείωση του λειτουργικού τους κόστους (Lord et al., 2023; Tassinari & Maccarrone, 2020). Οι πρακτικές αυτές συνδέονται με την ανάθεση εργασιών σε εργολάβους για την εκτέλεση των παραδόσεων, τη μείωση των πάγιων περιουσιακών στοιχείων, τον περιορισμό των αναγκών συντήρησης, καθώς και την απλοποίηση των διαδικασιών εκπαίδευσης των συνεργαζόμενων εργαζομένων. Σημαντικό ποσοστό των διανομένων συνήθως χαρακτηρίζονται

ως «αυτοαπασχολούμενοι εργολάβοι» και όχι ως «μισθωτοί εργαζόμενοι». Κατά συνέπεια, οι πλατφόρμες αποφεύγουν την ανάληψη πιθανών ευθυνών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων απέναντί τους, καθώς και ένα ευρύ φάσμα υποχρεώσεων που απορρέουν από την εργατική νομοθεσία και την προστασία της εργασίας. Σε αυτές περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η τήρηση των κατώτατων μισθολογικών ορίων, η καταβολή αποζημιώσεων, οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης, η συμμόρφωση με τη νομοθεσία για την υγεία και ασφάλεια στην εργασία (ΥΑΕ), οι αποδοχές λόγω ασθένειας, οι άδειες κ.ά. Κατά συνέπεια, σε περίπτωση ατυχήματος κατά τη διάρκεια της εργασίας, οι «εργολάβοι» δεν δικαιούνται τη νόμιμη αποζημίωση και επωμίζονται οι ίδιοι το σύνολο των συνεπειών.

Οι εργαζόμενοι στην παράδοση (ταχυδιανομείς, ταχυμεταφορείς) εκτίθενται σε μια σειρά από επαγγελματικούς κινδύνους. Ιδιαίτερη σημασία έχουν οι κίνδυνοι που ομαδοποιούνται ως κίνδυνοι οδικής και οχηματικής ασφάλειας (Christie και Ward, 2019). Οι διανομείς φαγητού εκφράζουν ανησυχίες σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα και την ύπαρξη ασφάλισης (EU-OSHA, 2017; Pesole et al., 2018). Στη Μεγάλη Βρετανία εκτιμάται ότι το ένα τρίτο των θανατηφόρων τροχαίων συμβάντων συμβαίνει όταν κάποιος οδηγεί στο πλαίσιο της εργασίας του (Helman et al., 2014). Παράγοντες που σχετίζονται με τον αυξημένο κίνδυνο σύγκρουσης κατά την οδήγηση για εργασιακούς σκοπούς περιλαμβάνουν τα περισσότερα χιλιόμετρα που διανύονται (Lynn and Lockwood, 1998; EU-OSHA, 2010), την κόπωση (Broughton et al., 2003; Road Safety Analysis, 2014; Robb et al., 2008), την αυξημένη πιθανότητα χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση και το αίσθημα πίεσης χρόνου (O'Dolan and Stradling, 2006). Για τους ταχυδιανομείς και τους ταχυμεταφορείς, όλοι αυτοί οι παράγοντες έχουν εφαρμογή.

Μια άλλη κατηγορία κινδύνων είναι οι εργονομικοί κίνδυνοι, οι οποίοι σχετίζονται με την ανάγκη λειτουργίας ενός οχήματος και με τον χειρισμό των δεμάτων. Ανάλογα με τον τύπο της εργασίας, οι εργαζόμενοι στην παράδοση ενδέχεται να κάθονται για παρατεταμένα χρονικά διαστήματα σε έναν αρκετά περιορισμένο χώρο, σε στατικές και άβολες στάσεις, και να εκτίθενται σωρευτικά σε κραδασμούς ολόκληρου του σώματος, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε μυοσκελετικές παθήσεις (ΜΣΠ). Οι Li et al (2022) μελέτησαν τους ταχυδιανομείς και βρήκαν επιπολασμό ΜΣΠ 54,9%. Οι εργασιακοί παράγοντες που σχετίζονταν με ΜΣΠ ήταν τα χρόνια εργασίας και οι παρατεταμένες αποστάσεις διανομής.

Επίσης, συχνά είναι και περιστατικά σωματικής επίθεσης, εκφοβισμού και λεκτικής βίας.

Οι εργαζόμενοι σε πλατφόρμες παράδοσης τροφίμων έχουν αναφέρει ότι δικαιούνται μόνο πολύ σύντομα διαλείμματα και ότι κάποιιοι από αυτούς δεν καταφέρνουν να κάνουν καθόλου διαλείμματα κατά τη διάρκεια της εργασίας τους (Eurofound, 2018).

Το κύριο χαρακτηριστικό της εργασίας σε πλατφόρμες παράδοσης προϊόντων είναι η ένταση της εργασίας. Η ένταση της εργασίας είναι ένας δείκτης που συνδυάζει τον όγκο της εργασίας και τον ρυθμό της εργασίας. Υψηλά επίπεδα έντασης εργασίας οδηγούν σε εργασιακό άγχος. Σε σχετική μελέτη, η συχνότητα του εργασιακού άγχους μεταξύ 1.500 διανομένων βρέθηκε να είναι 49,2% (Zhu, 2025).

Για τον κλάδο ισχύει η Υ.Α. 72555/2023 «Ασφάλεια και Υγεία κατά τη διανομή και μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων με μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες», (ΦΕΚ 4958/Β` 7.8.2023) που αναφέρεται στις προδιαγραφές χρήσης και συντήρησης μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, στα περιεχόμενα της εκτίμησης επαγγελματικού κινδύνου, στα Μέσα Ατομικής Προστασίας (ΜΑΠ), στα χαρακτηριστικά και την οδήγηση του δίκυκλου, σε φυσικούς, χημικούς, βιολογικούς και ψυχοκοινωνικούς παράγοντες. Όσον αφορά στην εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου, έχει αναπτυχθεί ένα κλαδικό εργαλείο OiRA το οποίο θα επικαιροποιηθεί με βάση τις αλλαγές της νομοθεσίας και θα είναι διαθέσιμο στη σχετική ιστοσελίδα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία (<http://www.oiraproject.eu>).

Επίσης, ισχύει η Υ.Α. 29510/2022 (ΦΕΚ 1542/Β` 1.4.2022), «Αποζημίωση διανομένων αντί παροχής προστατευτικού κράνους και χρήσης ιδιόκτητου μεταφορικού μέσου».

Η έκθεση αποτελεσμάτων της έρευνας, διαρθρώνεται ως εξής:

- ❖ Στις ενότητες 2 και 3 περιγράφονται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε και τα γενικά χαρακτηριστικά του δείγματος, αντίστοιχα. Στην ενότητα 4 περιγράφονται χαρακτηριστικά της οργάνωσης εργασίας όπως διάρκεια βάρδιας, εργασία μετά τις 12.00 το βράδυ, διαλείμματα, πίεση χρόνου, καθορισμός χρόνου από πλατφόρμα και δυνατότητα καθορισμού διαδρομής.
- ❖ Στην ενότητα 5 περιγράφονται χαρακτηριστικά της ασφάλειας οχήματος, ατυχήματα που βίωσαν οι εργαζόμενοι, θέματα σχετικά με την οδήγηση και τη χρήση ΜΑΠ.
- ❖ Στην ενότητα 6 περιγράφονται οι συνθήκες εργασίας σε σχέση με τις καιρικές συνθήκες, όπως υψηλή θερμοκρασία, έντονη βροχή ή αέρας.
- ❖ Στην ενότητα 7 περιγράφονται αυτοαναφερόμενα μυοσκελετικά συμπτώματα στον αυχένα, μέση και στους καρπούς, καθώς και η πιθανότητα χειρωνακτικής διακίνησης φορτίων από τη σκάλα.
- ❖ Στην ενότητα 8 γίνεται αναφορά στα αποτελέσματα της έρευνας για την υποκειμενική εκτίμηση των εργαζομένων για την έκθεση τους στην ατμοσφαιρική ρύπανση.
- ❖ Στην ενότητα 9 περιγράφονται οι ψυχοκοινωνικοί παράγοντες όπως η βία και παρενόχληση, το άγχος, η ικανοποίηση από την εργασία και η εργασιακή ανασφάλεια.
- ❖ Στην ενότητα 10 περιγράφονται στοιχεία για τη διαχείριση ΥΑΕ, όπως η ύπαρξη Τεχνικού Ασφάλειας, Γιατρού Εργασίας και Επιτροπής ΥΑΕ.
- ❖ Στην ενότητα 11 περιλαμβάνεται η σύνοψη των βασικών συμπερασμάτων.

2 Μεθοδολογία

Πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική επισκόπηση και σχεδιάστηκε ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο. Το ερωτηματολόγιο αξιολογήθηκε σε συνεργασία με εκπροσώπους συνδικαλιστικών ενώσεων των εργαζομένων του κλάδου (ΣΒΕΟΔ, Συνδικάτο Επισιτισμού τουρισμού νομού Αττικής) και πραγματοποιήθηκαν σχετικές διορθώσεις. Στο πλαίσιο της έρευνας πραγματοποιήθηκαν, επίσης, συνεντεύξεις με 5 εκπροσώπους συνδικαλιστικών ενώσεων των εργαζομένων του κλάδου.

Το ερωτηματολόγιο διανεμήθηκε σε εργαζόμενους του κλάδου μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας (Google Forms) την περίοδο Σεπτεμβρίου 2024 – Απριλίου 2025. Αναρτήθηκε, επίσης, στην ιστοσελίδα του ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.

Το ερωτηματολόγιο ήταν ανώνυμο. Τηρήθηκαν αυστηρά όλες οι απαιτήσεις που αφορούν την εμπιστευτικότητα και την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Στην έρευνα γίνεται η παραδοχή ότι ο πληθυσμός που εξετάζεται αποτελεί ένα δείγμα των εργαζομένων του κλάδου στο δεδομένο χρονικό διάστημα. Βάσει αυτής της παραδοχής, διενεργούνται στατιστικοί έλεγχοι στο συγκεκριμένο δείγμα.

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν μέσω του ερωτηματολογίου κωδικοποιήθηκαν και καταχωρίστηκαν σε βάση δεδομένων. Για την ανάλυσή τους χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο IBM SPSS Statistics 29. Η ανάλυση περιλαμβάνει περιγραφική στατιστική παρουσίαση των αποτελεσμάτων, καθώς και επαγωγική στατιστική για την απάντηση ερευνητικών ερωτημάτων. Στην επαγωγική ανάλυση, για τη διερεύνηση σχέσεων μεταξύ ποιοτικών μεταβλητών εφαρμόστηκε έλεγχος χ^2 . Η στατιστική σημαντικότητα αξιολογήθηκε στο επίπεδο $\alpha = 0.05$.

Περιορισμοί της έρευνας

Παρά τη σημαντική ευαισθητοποίηση των εργαζομένων μέσω των σωματείων τους, το δείγμα της έρευνας παραμένει μικρό. Παρόλα αυτά η έρευνα καταδεικνύει τάσεις στις συνθήκες υγείας και ασφάλειας στους κλάδους που μελετήθηκαν.

3 Γενικά στοιχεία

Το δείγμα αποτελούνταν από 164 εργαζόμενοι/ες του κλάδου. Η συντριπτική πλειοψηφία (95.1%) ήταν ταχυδιανομείς (delivery).

Ο Πίνακας 1 παρουσιάζει τα γενικά χαρακτηριστικά του δείγματος.

Πίνακας 1. Γενικά στοιχεία δείγματος

		N	%*
Ηλικία	κάτω από 25 ετών	6	3.7
	26 - 35 ετών	29	17.7
	36 - 45 ετών	60	36.6
	46 - 55 ετών	48	29.3
	πάνω από 55 ετών	21	12.8
Φύλο	Άνδρας	159	97
	Γυναίκα	4	2.4
Επίπεδο εκπαίδευσης	Απόφοιτος/η δημοτικού ή γυμνασίου	20	12.2
	Απόφοιτος/η λυκείου, ΕΠΑΛ/ΕΠΑΣ ή ΙΕΚ	109	66.5
	Απόφοιτος/η ΑΕΙ ή ΤΕΙ	35	21.3
Εργασιακή σχέση	Εργαζόμενος/η με σύμβαση μισθωτού/ής	93	56.7
	Εργαζόμενος/η με σύμβαση ανεξαρτήτων υπηρεσιών ή σύμβαση έργου που αμείβεται με Δελτίο Παροχής Υπηρεσιών	67	40.9
15.2Χρόνια προϋπηρεσίας στον κλάδο	λιγότερο από 1 χρόνο	13	8
	1-3 χρόνια	25	15.2
	3-5 χρόνια	66	40.2
	πάνω από 5 χρόνια	60	36.6

* Σημείωση: Βάση για υπολογισμό n=164.

Το 36.6% είναι από 36-45 ετών, το 29.3% είναι από 46-55 ετών, το 17.7% από 26-35%, το 12.8% είναι πάνω από 55 ετών και μικρό ποσοστό είναι κάτω από 25 ετών. Ένα μεγάλο ποσοστό εργαζομένων 42.1% είναι ηλικίας από 46 και πάνω.

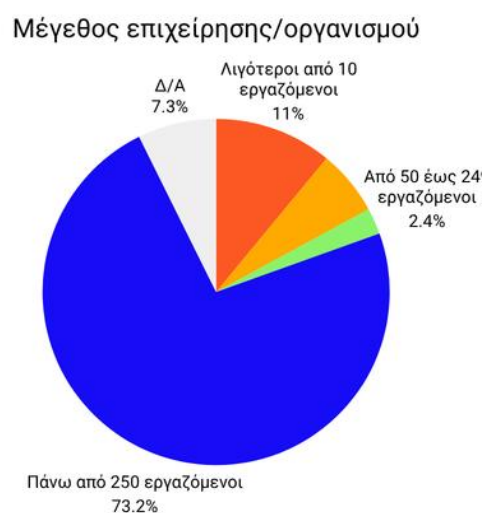
Το 66.5% είναι απόφοιτοι λυκείου, ΕΠΑΛ/ΕΠΑΣ ή ΙΕΚ, 21.3% απόφοιτοι ΑΕΙ ή ΤΕΙ, 12.2% απόφοιτοι δημοτικού ή γυμνασίου.

Οι εργαζόμενοι στη συντριπτική τους πλειοψηφία απασχολούνται σε ψηφιακές πλατφόρμες (82.3%). Σχεδόν οι μισοί είναι εργαζόμενοι με σύμβαση μισθωτής εργασίας (56.7%), ενώ το 40.9% εργαζόμενοι με σύμβαση ανεξαρτήτων υπηρεσιών ή σύμβαση έργου που αμείβονται με Δελτίο Παροχής Υπηρεσιών. Στις πλατφόρμες υπάρχει μια ιδιαιτερότητα. Σημαντικό ποσοστό εργαζομένων απασχολούνται ως «εργολάβοι», ενώ στην πράξη λαμβάνουν σαφείς οδηγίες για την εργασία τους από την πλατφόρμα.

Το 36.6% εργάζεται στον κλάδο πάνω από 5 χρόνια, το 40.2% εργάζεται από 3-5 χρόνια, το 15.2% από 1-3 χρόνια και μικρότερο ποσοστό (8%) λιγότερο από 1 χρόνο.

Η μεγάλη πλειοψηφία των εργαζομένων (73.2%) απασχολείται σε πολύ μεγάλες επιχειρήσεις με πάνω από 250 εργαζόμενους, πιθανά σε μεγάλες πλατφόρμες για delivery, ενώ μόνο 11% εργάζεται σε επιχειρήσεις με λιγότερους από 10 εργαζόμενους (Γράφημα 1).

Γράφημα 1: Επιλέξτε το μέγεθος της επιχείρησης ή του οργανισμού στον/ην οποίο/α εργάζεστε (n=164)

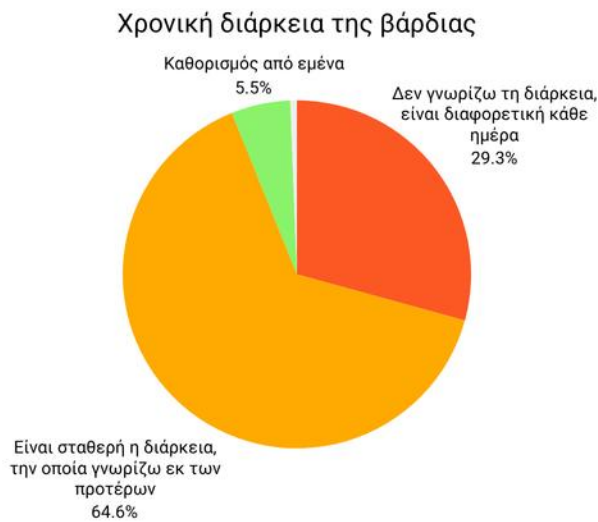


4 Οργάνωση εργασίας

Διάρκεια βάρδιας

Παρότι οι περισσότεροι εργαζόμενοι έχουν προκαθορισμένο ωράριο, σημαντικό ποσοστό αντιμετωπίζει αστάθεια στη διάρκεια της εργασίας, κάτι που ενδέχεται να επηρεάζει την οργάνωση του χρόνου, την κόπωση και την εργασιακή επιβάρυνση. Ένα 29.3% δεν γνωρίζει τη διάρκεια της βάρδιας από πριν, η οποία είναι διαφορετική κάθε μέρα. Για το 64.6% η βάρδια είναι σταθερή, την οποία γνωρίζουν εκ των προτέρων οι εργαζόμενοι (Γράφημα 2).

Γράφημα 2: Χρονική διάρκεια της βάρδιας (n=164)



Το 34.1% των εργαζομένων εργάζεται οκτώ ώρες, ενώ το 26.8% πάνω από οκτώ ώρες. Το 20.1% εργάζεται έξι με οκτώ ώρες και το 18.9% έως έξι ώρες (Γράφημα 3). Τα αποτελέσματα αυτά συνάδουν με την COLLEEM έρευνα των Pesole et al. (2018), όπου οι εργαζόμενοι σε πλατφόρμες εργάζονται κοντά στο οκτάωρο, με ένα μικρό ποσοστό πάνω από 10 ώρες την εβδομάδα. Παρόλα αυτά, ένα 12% των εργαζομένων ταχυδιανομένων εργάζονταν πάνω από 60 ώρες την εβδομάδα.

Γράφημα 3: Πόσες ώρες εργάζεστε συνήθως κατά τη διάρκεια της ημέρας; (n=164)



Εργασία μετά τις 12.00 το βράδυ

Το 30.1% χρειάζεται να εργαστεί μετά τις 12.00 το βράδυ συχνά ή πολύ συχνά (Γράφημα 4).

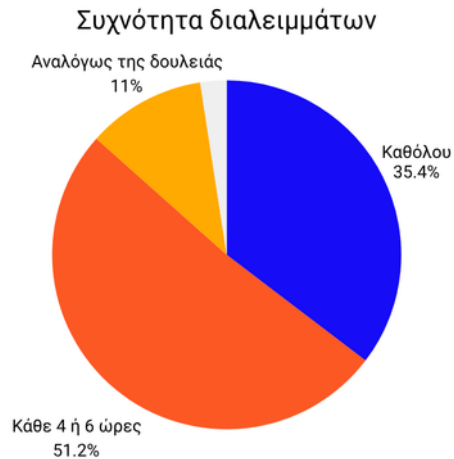
Γράφημα 4: Πόσο συχνά χρειάζεται να εργαστείτε μετά τις 12:00 το βράδυ; (n=164)



Διαλείμματα

Υπάρχει ένα έλλειμμα διαλειμμάτων στους ταχυδιανομείς. Το 35.4% δεν κάνει κανένα διάλειμμα μέσα στην εργάσιμη μέρα και οι μισοί κάνουν ένα διάλειμμα κάθε 4 ή 6 ώρες (Γράφημα 5). Αυτή η κατάσταση συμφωνεί με μελέτη του Eurofound, 2018.

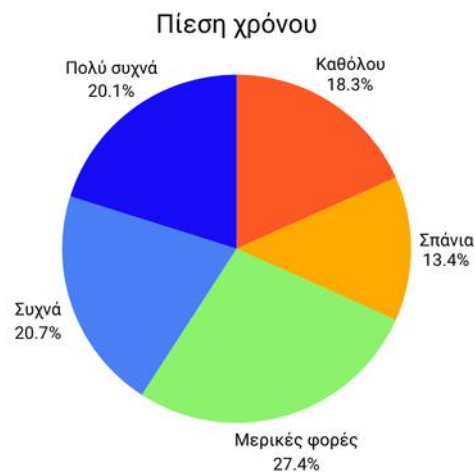
Γράφημα 5: Πόσο συχνά κάνετε διάλειμμα μέσα στην εργάσιμη ημέρα; (n=164)



Πίεση χρόνου

Η πίεση χρόνου είναι ένα χαρακτηριστικό της εργασίας στις πλατφόρμες για ταχυδιανομείς. Στην ερώτηση του ερωτηματολογίου για το πόσο συχνά είναι πιεστικός ο χρόνος για να ολοκληρωθεί μία παράδοση, το 40.8% απάντησε ότι νοιώθει πιεστικό το χρόνο συχνά και πολύ συχνά, ενώ το 27.4% μερικές φορές (Γράφημα 6). Στην Οδηγία (ΕΕ) 2024/2831 προβλέπεται ότι οι ψηφιακές πλατφόρμες εργασίας δεν πρέπει να χρησιμοποιούν αυτοματοποιημένα συστήματα παρακολούθησης ή λήψης αποφάσεων κατά τρόπο που να ασκεί αδικαιολόγητη πίεση στους εργαζομένους ή να θέτει με άλλο τρόπο σε κίνδυνο την ασφάλεια και τη σωματική και ψυχική τους υγεία.

Γράφημα 6: Πόσο συχνά είναι πιεστικός ο χρόνος για να ολοκληρωθεί μία παράδοση (π.χ. λαμβάνετε μήνυμα έναρξης της επόμενης παραγγελίας πριν την παράδοση της προηγούμενης); (n=164)



Για το 20.7% υπάρχει πίεση συχνά και πολύ συχνά να εργαστεί περισσότερο από ότι η συνήθης διάρκεια της βάρδιας (Γράφημα 7). Η ανάλυση χ^2 έδειξε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας πίεσης για εργασία πέραν του ωραρίου και του επιπέδου ικανοποίησης από την εργασία ($\chi^2(4)=11.014$, $p=0.026$). Συγκεκριμένα, οι εργαζόμενοι που βιώνουν μικρότερη πίεση εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα ικανοποίησης, ενώ η συχνότερη πίεση σχετίζεται με αυξημένη δυσαρέσκεια. Η γραμμική τάση της σχέσης επιβεβαιώνεται και από τον δείκτη Linear-by-Linear Association ($p=0.008$).

Αντίστοιχα, η ανάλυση χ^2 έδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας πίεσης για εργασία πέραν του ωραρίου και του επιπέδου άγχους των τελευταίων 6 μηνών ($\chi^2(4)=10.653$, $p=0.031$). Συγκεκριμένα, οι εργαζόμενοι που βιώνουν συχνότερη πίεση εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα άγχους, ενώ όσοι αναφέρουν σπάνια ή καθόλου πίεση παρουσιάζουν χαμηλότερο άγχος. Η γραμμική τάση της σχέσης επιβεβαιώνεται και από τον δείκτη Linear-by-Linear Association ($p=0.007$).

Συνολικά, τα ευρήματα καταδεικνύουν ότι η συχνή πίεση για εργασία πέραν της βάρδιας, αποτελεί σημαντικό παράγοντα επιβάρυνσης της ψυχικής κατάστασης των εργαζομένων, ενισχύοντας τα επίπεδα άγχους.

Γράφημα 7: Πόσο συχνά, υπάρχει πίεση να εργασθείτε περισσότερο από ότι η συνήθης διάρκεια της βάρδιας σας; (n=164)

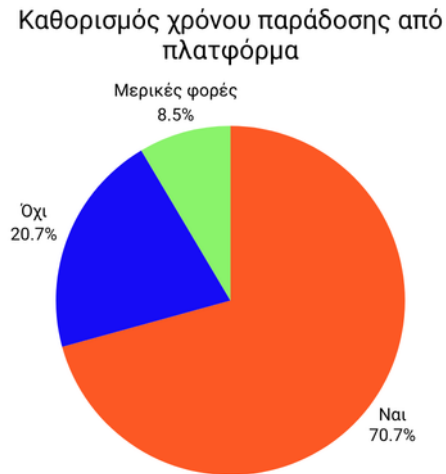


Καθορισμός χρόνου από πλατφόρμα

Ο χρόνος κάθε παράδοσης προκαθορίζεται από την πλατφόρμα για ένα μεγάλο ποσοστό εργαζομένων (70.7%) (Γράφημα 8). Για το 39.6% ο χρόνος αυτός είναι

μερικές φορές ρεαλιστικός, ενώ για το 20.7% σπάνια ή ποτέ. Αυτό αυξάνει την πίεση των εργαζομένων (Γράφημα 9).

Γράφημα 8: Προκαθορίζεται από την πλατφόρμα ή τον εργοδότη ο χρόνος κάθε παράδοσης; (n=164)



Γράφημα 9: Ο χρόνος αυτός είναι ρεαλιστικός; (n=164)



Δυνατότητα καθορισμού διαδρομής

Η ευχέρεια του εργαζομένου να καθορίσει ο ίδιος τη διαδρομή μιας διανομής μειώνει σε κάποιο βαθμό την πίεση. Στην ερώτηση αυτή η πλειοψηφία των εργαζομένων (76.2%) απάντησαν ότι μπορούν να επιλέξουν αυτοί τη διαδρομή θα ακολουθήσουν (Γράφημα 10).

Γράφημα 10: Μπορείτε να επιλέξετε εσείς μια διαδρομή για μια διανομή; (n=164)



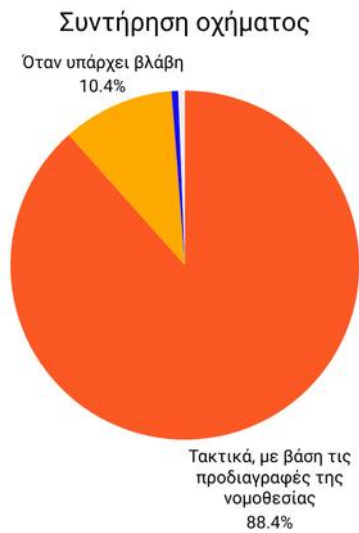
5 Ασφάλεια οχήματος – ΜΑΠ – ανασφαλής οδήγηση

Σχεδόν όλοι οι ερωτηθέντες του δείγματος χρησιμοποιούν μοτοσυκλέτα ή μοτοποδήλατο. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων (99.4%) το όχημα είναι ιδιοκτησία του εργαζομένου.

Συντήρηση

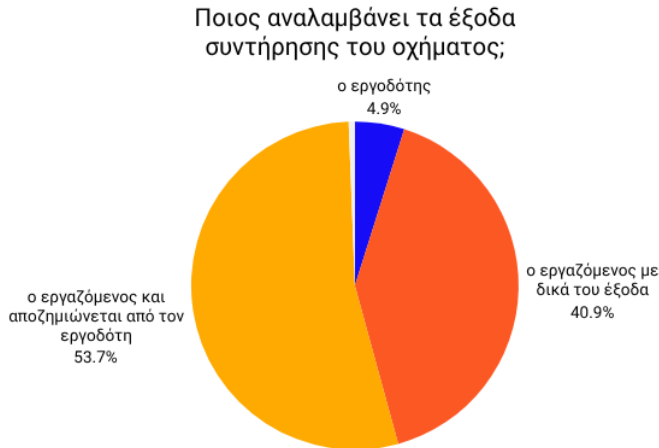
Για μεγάλο ποσοστό των οχημάτων (88.4%) η συντήρηση πραγματοποιείται κανονικά βάσει των προδιαγραφών της νομοθεσίας (Γράφημα 11).

Γράφημα 11: Πραγματοποιείται συντήρηση τους οχήματος; (n=164)



Τα έξοδα της συντήρησης του οχήματος σχεδόν στις μισές περιπτώσεις τις αναλαμβάνει ο εργαζόμενος και στις υπόλοιπες ο εργοδότης αποζημιώνει τον εργαζόμενο σύμφωνα με τη νομοθεσία (Γράφημα 12).

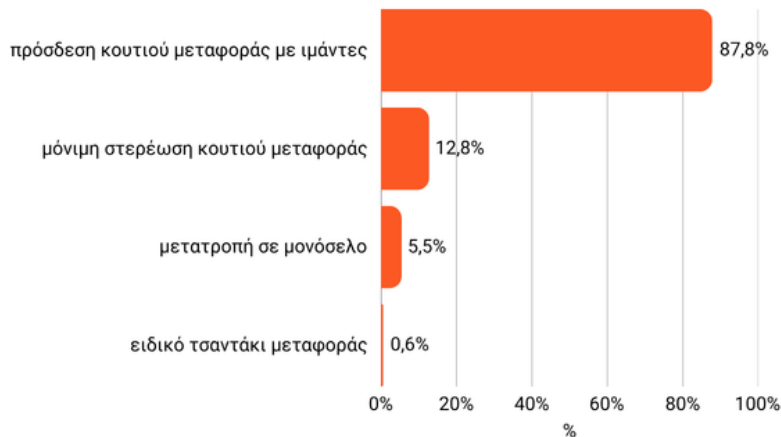
Γράφημα 12: Ποιος αναλαμβάνει τα έξοδα συντήρησης του οχήματος; (n=164)



Μετατροπές στο δίκυκλο

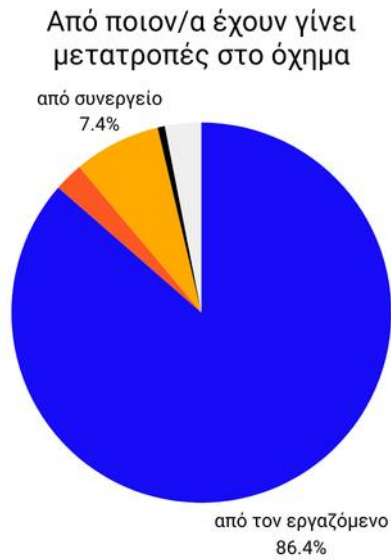
Ένας σημαντικός παράγοντας ασφάλειας του οχήματος και αποτροπής της ανατροπής του, είναι η ασφαλής τοποθέτηση του κουτιού μεταφοράς προϊόντων. Για την πλειοψηφία των περιπτώσεων η πρόσδεση του κουτιού μεταφοράς γίνεται με ιμάντες (87.8%) και όχι με μόνιμη στερέωση του κουτιού που ισχύει μόνο για το 12.8% (Γράφημα 13).

Γράφημα 13: Τι μετατροπές/προσθήκες έχουν γίνει στο όχημα για να γίνεται η μεταφορά προϊόντων; (n=164)



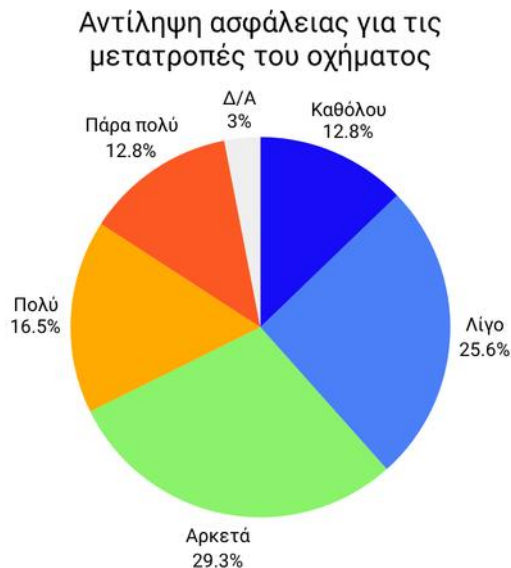
Οι μετατροπές στα οχήματα έχουν γίνει στην πλειοψηφία τους από τους ίδιους τους εργαζόμενους (Γράφημα 14). Σύμφωνα με την εγκύκλιο 67315/3178/2018, ισχύουν οι διατάξεις του Π.Δ. 395/1994 που αφορούν στον εξοπλισμό εργασίας για τα οχήματα.

Γράφημα 14: Αυτές οι μετατροπές στο όχημα, πώς έχουν πραγματοποιηθεί; (n=164)



Στην ατομική αντίληψη ασφάλειας του οχήματος είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι για το 39,6% των εργαζομένων αυτό θεωρείται καθόλου ή λίγο ασφαλές (Γράφημα 15).

Γράφημα 15: Πόσο ασφαλές θεωρείτε ότι είναι το όχημα μετά από αυτές τις μετατροπές; (n=164)



Μέσα Ατομικής Προστασίας

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα ρωτήθηκαν για τα είδη μέσων ατομικής προστασίας (ΜΑΠ) που χρησιμοποιούν στην εργασία τους. Σχεδόν το σύνολο των εργαζομένων απάντησαν ότι χρησιμοποιούν κράνος, το 63.4% αδιάβροχο

ολόσωμης προστασίας, το 61% γάντια, το 57.9% πανωφόρι και παντελόνι έναντι πτώσης, το 55.5% ανακλαστικό γιλέκο και το 53% προστατευτικά αδιάβροχα υποδήματα (Γράφημα 16).

Γράφημα 16: Ποια ΜΑΠ χρησιμοποιείτε κατά την εργασία σας; (n=164)

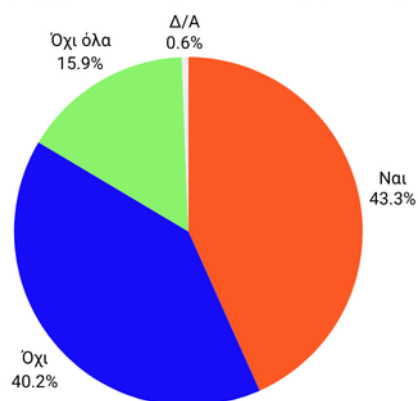


Όλα τα παραπάνω ΜΑΠ είναι υποχρεωτικά σύμφωνα με την Υ.Α. 72555/2023 (ΦΕΚ 4958/Β` 7.8.2023) «Ασφάλεια και Υγεία κατά τη διανομή και μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων με μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες».

Για το 43.3% τα ΜΑΠ παρέχονται δωρεάν από τον εργοδότη στους εργαζόμενους, στο 40.2% δεν παρέχονται δωρεάν και σε 15.9% των περιπτώσεων, δεν παρέχονται όλα δωρεάν (Γράφημα 17).

Γράφημα 17: Τα ΜΑΠ παρέχονται δωρεάν από τον εργοδότη; (n=164)

Παροχή ΜΑΠ δωρεάν από εργοδότη



Χρήση κινητού τηλεφώνου

Μία ανασφαλής ενέργεια κατά την οδήγηση είναι η παρακολούθηση του κινητού τηλεφώνου. Το 70.3% των εργαζομένων παρακολουθεί το κινητό τηλέφωνο συχνά και πολύ συχνά ενώ οδηγεί, πιθανά για την αναζήτηση ταχυδρομικών διευθύνσεων των παραδόσεων (Γράφημα 18).

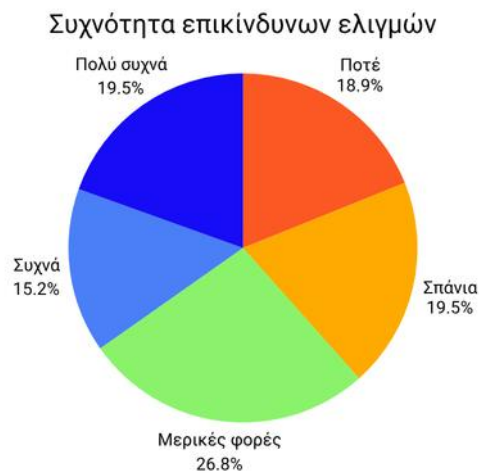
Γράφημα 18: Χρειάζεται να παρακολουθείτε το κινητό τηλέφωνο ενώ οδηγείτε; (n=164)



Επικίνδυνοι ελιγμοί

Πολύ συχνά λόγω πιεστικού χρονοδιαγράμματος για την παράδοση οι εργαζόμενοι μπορεί να χρειαστεί να κάνουν επικίνδυνους ελιγμούς κατά την οδήγηση. Το 34.7% χρειάζεται να το κάνει συχνά και πολύ συχνά (Γράφημα 19).

Γράφημα 19: Χρειάζεται να κάνετε επικίνδυνους ελιγμούς κατά τη οδήγηση, λόγω πιεστικού χρονοδιαγράμματος για την παράδοση; (n=164)



Εργατικά ατυχήματα

Ζητήθηκε από τους εργαζόμενους να αναφέρουν είδος ατυχήματος που τους συνέβη. Ένα σημαντικό ποσοστό 59.1% ανέφερε ότι είχε τροχαίο, 53.7% είχε πτώση-ολίσθηση, 22.6% έπαθε θερμοπληξία, μια κατάσταση επικίνδυνη για τη ζωή των εργαζομένων, 11.1% τραυματισμό από επίθεση ζώου και 11% τραυματισμό από φορτίο (Γράφημα 20).

Γράφημα 20: Σας έχει συμβεί εργατικό ατύχημα από το οποίο είχατε κάποιο τραυματισμό/βλάβη στην υγεία σας; (n=164)



Η ανάλυση χ^2 έδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας πίεσης για εργασία πέραν του ωραρίου και της εμφάνισης εργατικών ατυχημάτων (πτώση/ολίσθηση) ($\chi^2(2)=8.197$, $p=0.017$). Συγκεκριμένα, οι εργαζόμενοι που αναφέρουν συχνότερη πίεση, εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά ατυχημάτων. Η γραμμική τάση της σχέσης επιβεβαιώνεται από τον δείκτη Linear-by-Linear Association ($p=0.005$).

Το 60.4% των εργαζομένων που συμμετείχαν στην έρευνα, ανέφερε ότι τους έχει συμβεί εργατικό ατύχημα για το οποίο χρειάστηκε να απουσιάσουν πάνω από 3 ημέρες από την εργασία τους (Γράφημα 21). Ένα βασικό πρόβλημα των εργαζομένων που δεν είχαν τυπική μισθωτή σχέση, ήταν ότι δεν δικαιούνταν άδεια όταν πάθαιναν εργατικό ατύχημα.

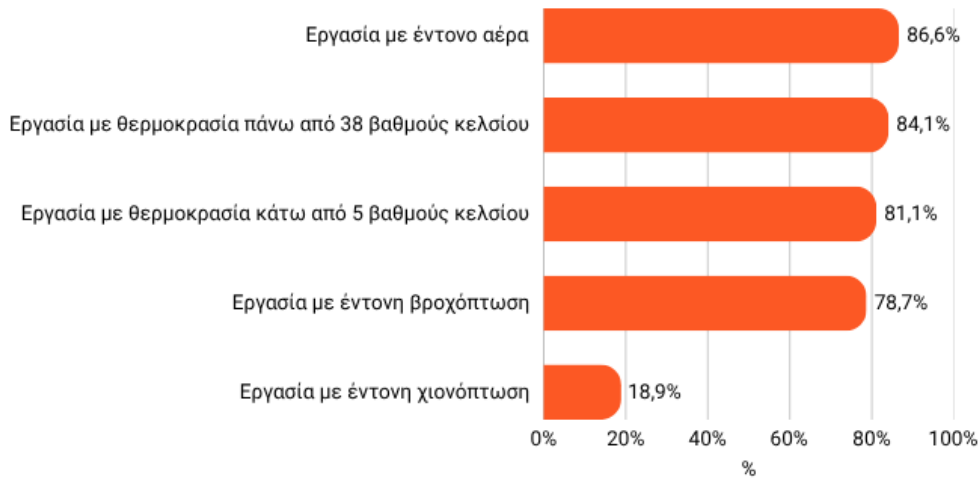
Γράφημα 21: Σας έχει συμβεί εργατικό ατύχημα για το οποίο χρειάστηκε να απουσιάσετε πάνω από 3 ημέρες από την εργασία σας; (n=164)



6 Καιρικές συνθήκες

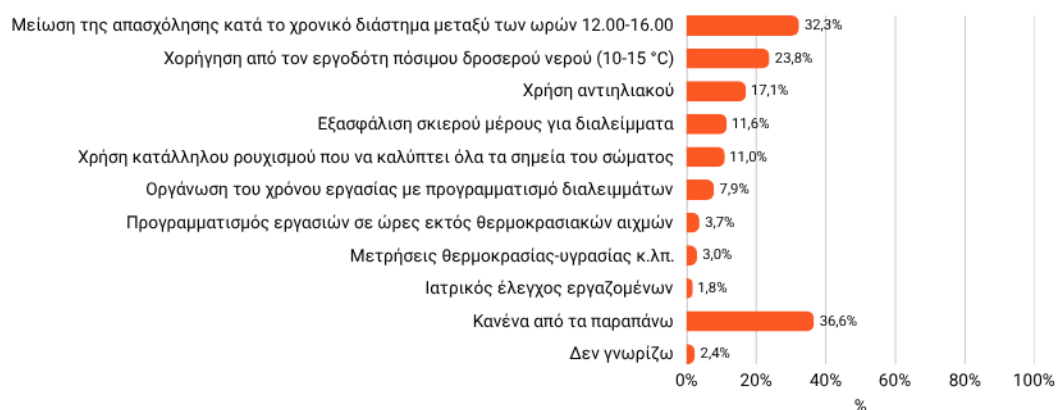
Οι εργαζόμενοι πάνω σε δίκυκλο είναι αναγκασμένοι να εργάζονται σε αντίξοες καιρικές συνθήκες. Το 84.1% εργάζεται σε θερμοκρασία πάνω από 38° C, το 86.6% σε έντονο αέρα, το 81.1% σε θερμοκρασία κάτω από 5 βαθμούς και το 78.7% σε έντονη βροχόπτωση (Γράφημα 22).

Γράφημα 22: Εργάζεστε όταν υπάρχουν έντονες καιρικές συνθήκες; (n=164)



Σχετικά με τα μέτρα που εφαρμόζονται για τη θερμική καταπόνηση, το 32.3% δηλώνει ότι εφαρμόζεται μείωση της απασχόλησης μεταξύ του διαστήματος από 12.00 μ.-16.00. Το 23.8% δηλώνει ότι τους χορηγείται δροσερό πόσιμο νερό, το 17.1% χρήση αντιηλιακού, ενώ για το 46.6% δεν εφαρμόζεται κανένα μέτρο (Γράφημα 23). Παρατηρείται ένα μικρό ποσοστό που αναφέρει ότι μειώνεται η απασχόληση σε ώρες θερμοκρασιακής αιχμής με βάση την εγκύκλιο Εγκ. 17179/2025. Επιπλέον, πολλές έκτακτες εγκύκλιοι επιβάλλουν την απαγόρευση της εργασίας από 12.00 – 16.00 για τους ταχυδιανομείς/ταχυμεταφορείς.

Γράφημα 23: Ποια μέτρα εφαρμόζονται στην εργασία σας για τη θερμική καταπόνηση;
(n=164)



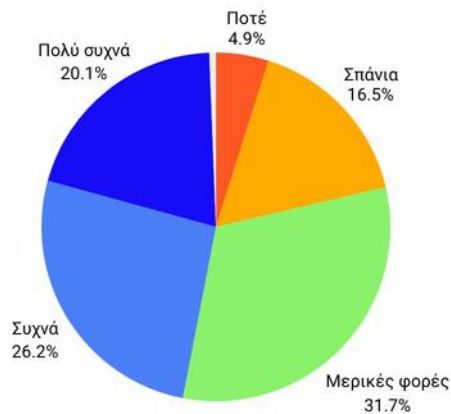
7 Μυοσκελετική καταπόνηση

Χειρωνακτική μεταφορά φορτίων

Οι εργαζόμενοι μπορεί να μεταφέρουν σχετικά βαριά φορτία στις παραδόσεις τους (αντίστοιχου βάρους όπως 2 εξάδες νερό). Στη σχετική ερώτηση πόσο συχνά μεταφέρουν πάνω από 18 κιλά, το 46.3% μεταφέρει συχνά και πολύ συχνά (Γράφημα 24).

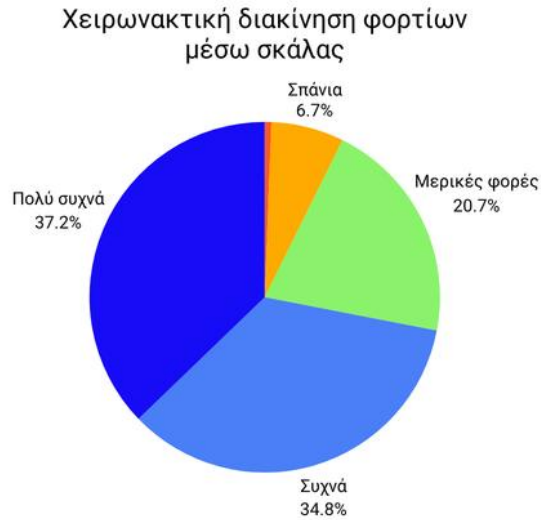
Γράφημα 24: Πόσο συχνά χρειάζεται να μεταφέρετε με τα χέρια φορτία πάνω από 18 κιλά; (n=164)

Χειρωνακτική διακίνηση φορτίων



Το 37.2% ανέφερε ότι χρειάζεται να ανεβάζει προϊόντα από τις σκάλες πολύ συχνά, το 34.8% συχνά και 20.7% μερικές φορές (Γράφημα 25).

Γράφημα 25: Πόσο συχνά χρειάζεται να ανεβάζετε προϊόντα από τις σκάλες λόγω έλλειψης ή μη λειτουργίας του ασανσέρ; (n=164)



Διερευνήθηκαν επίσης υποκειμενικά μυοσκελετικά συμπτώματα. Τα πιο συχνά ήταν πόνοι στη μέση (86%) και ακολουθούν μυϊκοί πόνοι στον αυχένα (71.3%) και πόνοι στους καρπούς (53%) (Γράφημα 26).

Γράφημα 26: Τους τελευταίους 12 μήνες, είχατε κάποιο/α από τα ακόλουθα συμπτώματα; (n=164)



Τα δεδομένα δείχνουν μια σαφή σχέση μεταξύ της συχνότητας ανύψωσης προϊόντων από σκάλες (λόγω έλλειψης ή μη λειτουργίας ασανσέρ) και της εμφάνισης μυϊκών πόνων στον αυχένα. Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό των ατόμων που αναφέρουν πόνους στον αυχένα δηλώνει ότι ανεβάζει προϊόντα από σκάλες συχνά ή πολύ συχνά (76.9%), ενώ το αντίστοιχο ποσοστό σε όσους δεν έχουν πόνους είναι χαμηλότερο (59.6%). Αντίθετα, η κατηγορία

«ποτέ/σπάνια» εμφανίζει υψηλότερο ποσοστό μεταξύ όσων δεν έχουν πόνους (17.0%) σε σχέση με όσους έχουν (3.4%).

Η ανάλυση χ^2 ανέδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας μεταφοράς προϊόντων από σκάλες και της εμφάνισης μυϊκών πόνων στον αυχένα ($\chi^2(2)=10.108$, $p=0.006$). Η γραμμική τάση της σχέσης επιβεβαιώνεται από τον δείκτη Linear-by-Linear Association ($p=0.004$).

Αντίστοιχα, η ανάλυση χ^2 έδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας μεταφοράς προϊόντων από σκάλες και της εμφάνισης πόνων στους καρπούς ($\chi^2(2)=9.188$, $p=0.010$). Συγκεκριμένα, οι εργαζόμενοι που αναφέρουν συχνή ή πολύ συχνή μεταφορά προϊόντων εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά πόνων. Η γραμμική τάση της σχέσης επιβεβαιώνεται από τον δείκτη Linear-by-Linear Association ($p=0.003$).

Επίσης, η ανάλυση χ^2 έδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας εργασίας μετά τις 12:00 το βράδυ και της εμφάνισης μυϊκών πόνων στον αυχένα ($\chi^2(4)=12.038$, $p=0.017$), καθώς και μεταξύ της πίεσης χρόνου για την ολοκλήρωση μιας παράδοσης και της εμφάνισης πόνων στους καρπούς ($\chi^2(4)=11.980$, $p=0.017$).

8 Ατμοσφαιρική ρύπανση

Διερευνήθηκε η υποκειμενική εκτίμηση των συμμετεχόντων στην έρευνα για το βαθμό στον οποίο εκτίθενται στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Το 78% δηλώνει εκτεθειμένο στην ατμοσφαιρική ρύπανση πολύ συχνά και το 19.5% συχνά (Γράφημα 27). Η έκθεση στην περιβαλλοντική ρύπανση (όζον, διοξείδιο του αζώτου, διοξείδιο του θείου, αιωρούμενα σωματίδια κ.ά.), μπορεί να προκαλέσει πολύ σοβαρά προβλήματα υγείας στον άνθρωπο, όπως άσθμα και άλλα αναπνευστικά προβλήματα, καρδιαγγειακές παθήσεις, διάφορες μορφές καρκίνου, προβλήματα στην αναπαραγωγή κ.ά.

Γράφημα 27: Πόσο συχνά εκτίθεστε στην ατμοσφαιρική ρύπανση; (n=164)

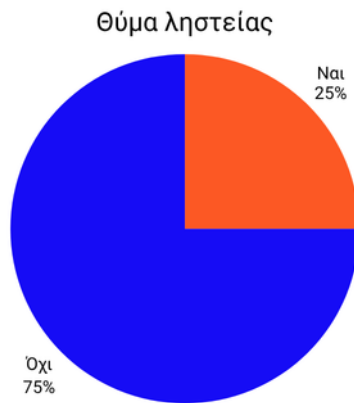


9 Ψυχοκοινωνικοί κίνδυνοι

Βία και παρενόχληση

Ένα σημαντικό ποσοστό (25%) δήλωσε ότι έχει υπάρξει θύμα ληστείας κατά τη διάρκεια της εργασίας του (Γράφημα 28). Σύμφωνα με τη μελέτη NSW (2020), ένα βασικό θέμα που απασχολούσε τους ταχυδιανομείς ήταν η πιθανότητα ληστείας και λεκτικής βίας από πελάτες. Σύμφωνα με τον Ν. 4808/2021 για τη βία και παρενόχληση, προβλέπεται πολιτική που καθορίζει τις διαδικασίες για τη διαχείριση καταγγελιών των περιστατικών βίας και παρενόχλησης. Στην Οδηγία (ΕΕ) 2024/2831 για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σε πλατφόρμες προβλέπεται παρόμοια διαδικασία.

Γράφημα 28: Έχετε υπάρξει θύμα ληστείας κατά τη διάρκεια της εργασίας σας; (n=164)



Εξήντα τοις εκατό των εργαζομένων έχει δεχθεί λεκτική βία από πελάτη μερικές φορές και αρκετές φορές και 35% από εργοδότη ή προϊστάμενο. Είκοσι τοις εκατό έχει δεχθεί σωματική βία από άλλο πρόσωπο. Ειδικότερα, η έκθεση σε λεκτική βία από εργοδότη ή προϊστάμενο παρουσίασε ιδιαίτερα ισχυρή συσχέτιση με χαμηλή ικανοποίηση από την εργασία ($\chi^2(6)=32.026$, $p<0.001$), ενώ αντίστοιχη, αλλά ηπιότερη σχέση, καταγράφηκε και για τη λεκτική βία από άλλα πρόσωπα ($\chi^2(6)=18.165$, $p=0.006$). Η ανάλυση χ^2 ανέδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της έκθεσης σε λεκτική βία από άλλα πρόσωπα και του επιπέδου άγχους ($\chi^2(6)=16.015$, $p=0.014$), με τους εργαζόμενους που αναφέρουν συχνότερη έκθεση να εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα άγχους.

Γράφημα 29: Έχετε δεχτεί κατά την εργασία σας λεκτική ή σωματική βία; (n=164)



Άγχος – εργασιακή ανασφάλεια – ικανοποίηση από την εργασία

Σχετικά με την ικανοποίηση από την εργασία, το 40.9% δήλωσε μάλλον ή πολύ δυσαρεστημένο (Γράφημα 30).

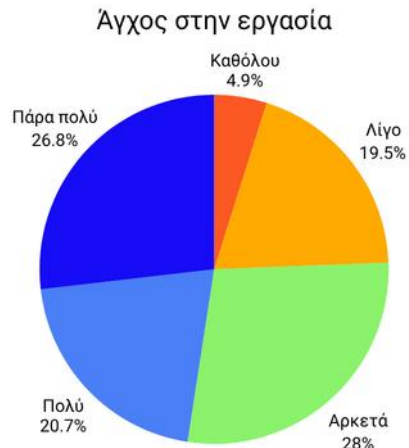
Γράφημα 30: Πόσο ικανοποιημένος/η αισθάνεστε από την εργασία σας; (n=164)



Διερευνήθηκε η υποκειμενική εκτίμηση του άγχους τους τελευταίους 6 μήνες. Ως άγχος χαρακτηρίστηκε «η κατάσταση κατά την οποία το άτομο αισθάνεται ένταση, ανησυχία, νευρικότητα, αγωνία, ή έχει βραδινές αϋπνίες λόγω της αδιάλειπτης συγκέντρωσης του μυαλού του σε προβλήματα» (Lindström et al. 2000). Το 47.5% των συμμετεχόντων στην έρευνα δήλωσε πολύ και πάρα πολύ

άγχος (Γράφημα 31). Η υψηλή συχνότητα άγχους συμφωνεί με τη μελέτη του Zhu (2025).

Γράφημα 31: Αισθάνεστε άγχος τους τελευταίους 6 μήνες; (n=164)



Οι συμμετέχοντες στην έρευνα ρωτήθηκαν επίσης εάν αισθάνονται ανασφάλεια (π.χ. για το ότι μπορεί να χάσουν τη δουλειά τους). Το 50.6% των εργαζομένων απάντησε θετικά (Γράφημα 32).

Γράφημα 32: Αισθάνεστε εργασιακή ανασφάλεια (π.χ. για το ότι μπορεί να χάσετε τη δουλειά σας); (n=164)



Η ανάλυση χ^2 έδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ του χρόνου εργασίας στον κλάδο και της αντίληψης εργασιακής ανασφάλειας ($\chi^2(4)=10.205$, $p=0.037$). Οι εργαζόμενοι με περισσότερα από 5 έτη προϋπηρεσίας εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα έντονης ανασφάλειας, ενώ οι νεότεροι εργαζόμενοι τείνουν να αναφέρουν χαμηλότερα επίπεδα.

Συγκεκριμένα, τα άτομα με 3–5 χρόνια εμπειρίας εμφανίζουν σχετικά υψηλά ποσοστά, τόσο μέτριας, όσο και υψηλής ανασφάλειας (41.5% και 41.0% αντίστοιχα), ενώ τα άτομα με πάνω από 5 χρόνια εμπειρίας παρουσιάζουν το υψηλότερο ποσοστό έντονης ανασφάλειας (44.6%). Αντίθετα, όσοι εργάζονται λιγότερο από 3 χρόνια φαίνεται να συγκεντρώνουν χαμηλότερα ποσοστά στην κατηγορία «πολύ/πάρα πολύ» ανασφάλεια (14.5%). Η γραμμική τάση της σχέσης επιβεβαιώνεται από τον δείκτη Linear-by-Linear Association ($p=0.044$).

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η εργασιακή ανασφάλεια σχετίζεται σημαντικά με την ικανοποίηση από την εργασία. Συγκεκριμένα, τα άτομα που δηλώνουν υψηλά επίπεδα ανασφάλειας (πολύ/πάρα πολύ), εμφανίζουν και τα υψηλότερα ποσοστά δυσαρέσκειας (61.2%), ενώ αντίθετα όσοι αισθάνονται χαμηλή ανασφάλεια εμφανίζουν υψηλότερα ποσοστά ικανοποίησης (40.0%). Ο έλεγχος χ^2 έδειξε ότι η σχέση αυτή είναι στατιστικά σημαντική ($p = 0.029$). Επιπλέον, η γραμμική τάση είναι επίσης σημαντική ($p = 0.005$), υποδηλώνοντας ότι όσο αυξάνεται η εργασιακή ανασφάλεια, τόσο μειώνεται η ικανοποίηση από την εργασία.

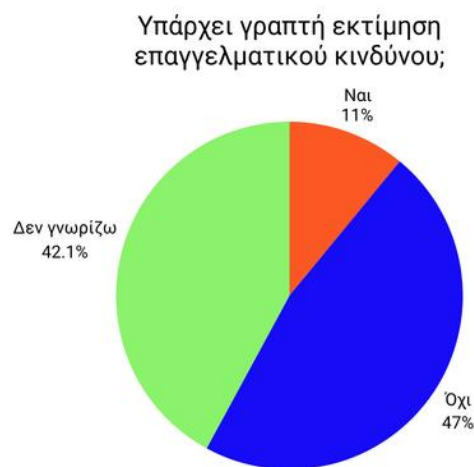
Επίσης, παρατηρείται ότι οι εργαζόμενοι με υψηλή ανασφάλεια συγκεντρώνουν πολύ υψηλό ποσοστό έντονου άγχους (65.4%), ενώ αντίθετα οι εργαζόμενοι με χαμηλή ανασφάλεια εμφανίζουν χαμηλά επίπεδα άγχους (52.5%). Ο έλεγχος χ^2 δείχνει ότι η σχέση είναι στατιστικά σημαντική ($p < 0.001$), αναδεικνύοντας ότι η εργασιακή ανασφάλεια αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για το επίπεδο άγχους. Η γραμμική τάση είναι επίσης ιδιαίτερα ισχυρή ($p < 0.001$), επιβεβαιώνοντας ότι όσο αυξάνεται η εργασιακή ανασφάλεια, τόσο αυξάνεται και το άγχος.

Η δυνατότητα πρόσβασης σε χώρους υγιεινής, σχετίστηκε επίσης σημαντικά με υψηλότερα επίπεδα ικανοποίησης από την εργασία ($\chi^2(4)=28.762, p<0.001$). Η δυνατότητα πρόσβασης σε χώρους υγιεινής σχετίστηκε επίσης σημαντικά με το άγχος ($\chi^2(4)=10.875, p=0.028$), καθώς η έλλειψη πρόσβασης συνδέεται με αυξημένη ψυχολογική επιβάρυνση.

10 Διαχείριση ΥΑΕ

Διερευνήθηκε ο βαθμός γνώσης των συμμετεχόντων στην έρευνα για την ύπαρξη εκτίμησης επαγγελματικού κινδύνου και τη λειτουργία των θεσμών ΥΑΕ (Τεχνικός Ασφάλειας, Ιατρός Εργασίας, ΕΥΑΕ). Σημαντικά ποσοστά που κυμαίνονταν από 29.9% - 43.9% δεν γνώριζαν για την εκτίμηση επαγγελματικού κινδύνου και τη λειτουργία των θεσμών.

Γράφημα 33: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει γραπτή εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου; (n=164)



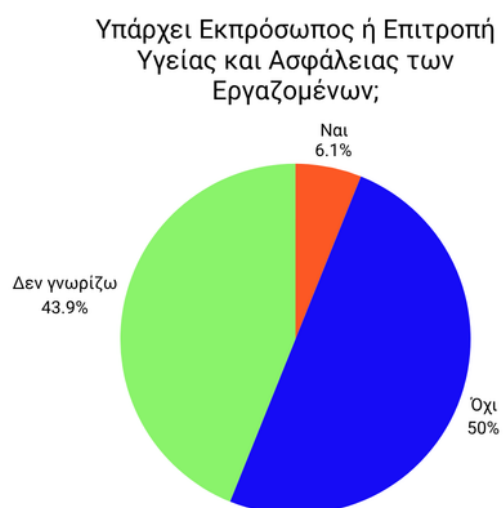
Γράφημα 34: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει Τεχνικός Ασφάλειας; (n=164)



Γράφημα 35: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει Γιατρός Εργασίας; (n=164)



Γράφημα 36: Στην εταιρεία στην οποία εργάζεστε, υπάρχει Εκπρόσωπος ή Επιτροπή Υγείας και Ασφάλειας των Εργαζομένων; (n=164)



11 Συμπεράσματα

Συνολικά, η παρούσα έρευνα αναδεικνύει ότι η εργασία των ταχυδιανομένων σε πλατφόρμες χαρακτηρίζεται από ένα σύνθετο πλέγμα κινδύνων και επισφαλών συνθηκών, που εκτείνονται σε θεσμικό, οργανωτικό, σωματικό και ψυχοκοινωνικό επίπεδο. Τα ευρήματα της μελέτης συμφωνούν με τους κινδύνους για την ΥΑΕ που περιγράφει η βιβλιογραφία για τους αντίστοιχους κλάδους (ενδεικτικά, Christie & Ward, 2019; EU-OSHA, 2017; Pesole et al., 2018; NSW, 2020; Li et al., 2022; Zhu et al., 2025).

Κεντρικό ζήτημα αποτελεί το ιδιαίτερο καθεστώς απασχόλησης μέσω «εργολάβων» ή μορφών ψευδούς αυτοαπασχόλησης, το οποίο στην πράξη στερεί από σημαντικό μέρος των εργαζομένων βασικά εργασιακά δικαιώματα και την πλήρη υπαγωγή στη νομοθεσία για την ΥΑΕ. Η συνθήκη αυτή ενισχύει την επισφάλεια και δημιουργεί ένα περιβάλλον όπου η ευθύνη για την ασφάλεια, τον εξοπλισμό κ.ά., μετακυλιέται συχνά στους ίδιους τους εργαζόμενους. Πάγιο αίτημα των εργαζομένων στην Ελλάδα, αλλά και σε διάφορες χώρες στην Ευρώπη, αποτελεί το να συμπεριλαμβάνονται στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας και οι «εργολάβοι» στις εταιρείες πλατφορμών (Eurofound, 2018).

Η Οδηγία (ΕΕ) 2024/2831 για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σε ψηφιακές πλατφόρμες αναγνωρίζει «ότι η αλγοριθμική διαχείριση, η αξιολόγηση και η πειθαρχία εντείνουν την εργασιακή προσπάθεια με μεγαλύτερη παρακολούθηση, αυξάνοντας τον ρυθμό που απαιτείται από τους εργαζόμενους, ελαχιστοποιώντας τα κενά στη ροή εργασίας και επεκτείνοντας την εργασιακή δραστηριότητα πέραν του συμβατικού χώρου εργασίας και του συμβατικού ωραρίου εργασίας. Η περιορισμένη μάθηση στην εργασία και η περιορισμένη επιρροή στα καθήκοντα λόγω της χρήσης αδιαφανών αλγορίθμων, της εντατικοποίησης της εργασίας και της ανασφάλειας που προέρχονται από τη χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων παρακολούθησης ή λήψης αποφάσεων, είναι πιθανό να αυξήσουν το άγχος και τις ανησυχίες του εργατικού δυναμικού».

Η Οδηγία (ΕΕ) 2024/2831, περιλαμβάνει ρυθμίσεις για την «ψευδοαπασχόληση» και θεσπίζει νομικό τεκμήριο όπου αποδεικνύεται το ορθό καθεστώς εργασίας όταν διαπιστώνονται πραγματικά περιστατικά που υποδεικνύουν διεύθυνση και έλεγχο (π.χ. ορισμός τιμών, ωραρίων, κανόνων συμπεριφοράς, κλπ.). Τίθενται ορισμένα όρια στην αλγοριθμική διαχείριση: Οι εργαζόμενοι έχουν δικαίωμα να γνωρίζουν πως λειτουργεί ο αλγόριθμος, να ενημερώνονται για

αξιολογήσεις ή λόγους αποκλεισμού (deactivation). Σε κρίσιμες αποφάσεις πρέπει να υπάρχει ανθρώπινη παρέμβαση. Το βάρος απόδειξης ότι μια συνεργασία δεν συνιστά σχέση εξαρτημένης εργασίας, φέρει η ίδια η πλατφόρμα. Η χώρα μας οφείλει να εναρμονιστεί με την οδηγία αυτή έως τις 2 Δεκεμβρίου 2026.

Τα ευρήματα της έρευνας αναδεικνύουν ότι οι ταχυδιανομείς/ταχυμεταφορείς/εργαζόμενοι με δίκυκλο, εργάζονται υπό συνθήκες υψηλής εντατικοποίησης, με έντονη πίεση χρόνου, συχνά μη ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα, περιορισμένα διαλείμματα και σημαντική αβεβαιότητα ως προς το ωράριο και τη διάρκεια της εργασίας. Η πίεση αυτή δεν επηρεάζει μόνο την ικανοποίηση από την εργασία, αλλά συνδέεται άμεσα με αυξημένα επίπεδα άγχους και μεγαλύτερη πιθανότητα εργατικών ατυχημάτων.

Παρότι για την πλειονότητα η διάρκεια της βάρδιας είναι σταθερή και γνωστή εκ των προτέρων, ένα αξιοσημείωτο ποσοστό εργαζομένων αντιμετωπίζει καθημερινή αβεβαιότητα ως προς το ωράριο. Η εργασία κοντά στο οκτάωρο είναι συχνή, ωστόσο δεν είναι αμελητέο το ποσοστό όσων υπερβαίνουν τις τυπικές ώρες απασχόλησης, ενώ αρκετοί εργάζονται και μετά τις 12.00 το βράδυ.

Ένα σημαντικό ζήτημα είναι η περιορισμένη δυνατότητα για διαλείμματα σε ένα τμήμα των εργαζομένων (1 στους 3 δεν κάνει καθόλου διάλειμμα), καθώς και η έντονη πίεση χρόνου που βιώνουν οι εργαζόμενοι κατά την εκτέλεση των παραδόσεων, η οποία εντείνεται από τον προκαθορισμό του χρόνου ολοκλήρωσης από τις πλατφόρμες, ο οποίος σύμφωνα με την υποκειμενική εκτίμηση των εργαζομένων, συχνά είναι μη ρεαλιστικός.

Η συχνή πίεση για εργασία πέραν του ωραρίου αναδεικνύεται ως κρίσιμος επιβαρυντικός παράγοντας, καθώς συνδέεται στατιστικά σημαντικά τόσο με χαμηλότερη ικανοποίηση από την εργασία, όσο και με αυξημένα επίπεδα άγχους.

Σημαντικοί είναι οι κίνδυνοι για την ασφάλεια. Τα υψηλά ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων, οι επικίνδυνοι ελιγμοί λόγω πίεσης χρόνου, η ανεπαρκής ή μη πιστοποιημένη προσαρμογή εξοπλισμού στα δίκυκλα, καθώς και η εργασία υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες, συνθέτουν ένα περιβάλλον αυξημένης επικινδυνότητας.

Ο κίνδυνος εργατικών ατυχημάτων είναι εξαιρετικά υψηλός, με την πλειονότητα των εργαζομένων που συμμετείχαν στην έρευνα να έχει βιώσει τροχαίο ατύχημα (6 στους 10 εργαζόμενους) και σημαντικό ποσοστό να έχει απουσιάσει από την εργασία λόγω ατυχήματος για περισσότερες από τρεις ημέρες. Η πίεση χρόνου οδηγεί συχνά σε επικίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές, όπως επικίνδυνους ελιγμούς ή χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση.

Επιπλέον, η τεχνική κατάσταση των οχημάτων και οι παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται σε αυτά αποτελούν κρίσιμο παράγοντα κινδύνου, καθώς στις περισσότερες περιπτώσεις οι μετατροπές γίνονται από τους ίδιους τους εργαζόμενους, χωρίς τυποποιημένες προδιαγραφές ή έλεγχο από αρμόδιους φορείς και χωρίς προτυποποιημένες διαδικασίες. Η ευρεία χρήση μη μόνιμων τρόπων στερέωσης του εξοπλισμού μεταφοράς (κουτί/κιβώτιο μεταφοράς προϊόντων), επιβαρύνει περαιτέρω το επίπεδο ασφάλειας. Η εκτεταμένη χρήση πρόχειρων λύσεων, όπως η πρόσδεση κουτιών μεταφοράς με ιμάντες, φαίνεται να επηρεάζει αρνητικά και την αντίληψη ασφάλειας, καθώς σημαντικό ποσοστό εργαζομένων θεωρεί το όχημά του ανεπαρκώς ασφαλές.

Η στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ πίεσης για υπερωριακή εργασία και εμφάνισης ατυχημάτων, επιβεβαιώνει ότι οι εντατικοποιημένες συνθήκες εργασίας αποτελούν κρίσιμο παράγοντα κινδύνου.

Ενώ η χρήση βασικών ΜΑΠ είναι διαδεδομένη, η μη καθολική δωρεάν παροχή τους από τους εργοδότες υποδηλώνει ελλείψεις στην εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας. Το σύνολο των εργαζομένων ανέφερε ότι χρησιμοποιούν κράνος και σημαντικά ποσοστά εργαζομένων ανέφεραν ότι χρησιμοποιούν άλλα ΜΑΠ (αδιάβροχο ολόσωμης προστασίας, γάντια, πανωφόρι και παντελόνι έναντι πτώσης, ανακλαστικό γιλέκο και προστατευτικά αδιάβροχα υποδήματα). Αν και μεγάλο μέρος των συμμετεχόντων έκανε χρήση όλων των προβλεπόμενων ΜΑΠ, δεν υπήρξε πλήρης συμμόρφωση από το σύνολο, όπως απαιτείται από τη νομοθεσία. (Υ.Α. 72555/2023).

Οι εργαζόμενοι πάνω σε δίκυκλο, σε μεγάλα ποσοστά, είναι αναγκασμένοι να εργάζονται σε αντίξοες καιρικές συνθήκες (θερμοκρασία πάνω από 38°C, έντονη βροχόπτωση, έντονος αέρας). Παράλληλα, η εφαρμογή μέτρων προστασίας από τη θερμική καταπόνηση εμφανίζεται ανεπαρκής, καθώς σχεδόν οι μισοί εργαζόμενοι δηλώνουν ότι δεν λαμβάνεται κανένα σχετικό μέτρο, γεγονός που αυξάνει σημαντικά τον κίνδυνο για την υγεία τους. Ένα μικρό ποσοστό των επιχειρήσεων εφαρμόζει την εγκύκλιο για τη θερμική καταπόνηση.

Η σωματική επιβάρυνση είναι εξίσου έντονη, με μεγάλο ποσοστό εργαζομένων να μεταφέρει βαριά φορτία και να ανεβαίνει συχνά σκάλες, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις έλλειψης ανελκυστήρα. Οι συνθήκες αυτές συνδέονται άμεσα με την εμφάνιση μυοσκελετικών συμπτωμάτων, όπως πόνοι στη μέση, στον αυχένα και στους καρπούς. Οι στατιστικές αναλύσεις επιβεβαιώνουν τη σημαντική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας χειρωνακτικής ανύψωσης προϊόντων από σκάλες και εμφάνισης συμπτωμάτων μυϊκών πόνων στον αυχένα και στους καρπούς.

Επίσης, αναδείχθηκε ότι απαιτητικές εργασιακές συνθήκες, όπως η νυχτερινή εργασία μετά τις 12.00 το βράδυ και η έντονη χρονική πίεση για την ολοκλήρωση μιας παράδοσης, συνδέονται με αυξημένη συχνότητα μυοσκελετικών συμπτωμάτων. Τα ευρήματα αναδεικνύουν τη σημασία της σωστής οργάνωσης του χρόνου εργασίας, της διασφάλισης επαρκούς ξεκούρασης των εργαζομένων και της εφαρμογής εργονομικών παρεμβάσεων για την προστασία της ΥΑΕ.

Η πλειοψηφία των εργαζομένων δήλωσε ότι εκτίθεται σε ατμοσφαιρική ρύπανση. Η έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση επιβαρύνει περαιτέρω την υγεία των εργαζομένων, ενισχύοντας τον κίνδυνο εμφάνισης σοβαρών αναπνευστικών και καρδιαγγειακών νοσημάτων. Στα μέτρα που μπορεί να ληφθούν για τη μείωση της έκθεσης σε περιβαλλοντική ρύπανση περιλαμβάνεται η αλλαγή προγράμματος διανομών και αλλαγές δρομολογίων ώστε να ακολουθούνται διαδρομές με μειωμένη κυκλοφορία και να αποφεύγονται οι ώρες αιχμής.

Σε επίπεδο ψυχοκοινωνικών κινδύνων, η εικόνα είναι εξίσου επιβαρυντική. Τα υψηλά επίπεδα άγχους, η εκτεταμένη εργασιακή ανασφάλεια, η χαμηλή ικανοποίηση από την εργασία και η έκθεση σε περιστατικά βίας (λεκτικής, σωματικής, αλλά και κινδύνου ληστείας), συνθέτουν ένα περιβάλλον που επηρεάζει αρνητικά την ψυχική υγεία των εργαζομένων.

Ένα σημαντικό ποσοστό εργαζομένων αναφέρει ότι έχει υπάρξει θύμα ληστείας κατά τη διάρκεια της εργασίας του. Πρόκειται για περιστατικό βίας που μπορεί να απειλήσει τη ζωή του εργαζόμενου. Η λεκτική βία από πελάτες εμφανίζεται συχνή, όπως επίσης και από εργοδότες ή προϊσταμένους. Η έκθεση σε λεκτική βία από εργοδότη ή προϊστάμενο παρουσίασε ιδιαίτερα ισχυρή συσχέτιση με χαμηλή ικανοποίηση από την εργασία. Παράλληλα, η εμπειρία λεκτικής βίας από πελάτες ή τρίτους σχετίζεται με αυξημένα

επίπεδα άγχους, επιβαρύνοντας περαιτέρω την ψυχική υγεία των εργαζομένων.

Η συνολική εικόνα επιβεβαιώνει υψηλά επίπεδα δυσaréσκειας, άγχους και εργασιακής ανασφάλειας. Σχεδόν οι μισοί εργαζόμενοι δηλώνουν έντονο άγχος. Οι παράγοντες πίεσης για τους εργαζόμενους που οδηγούν σε αυξημένο άγχος είναι μερικές φορές ο μη ρεαλιστικός χρόνος παράδοσης, η πίεση χρόνου, η απουσία διαλειμμάτων, οι πολλές ζώνες εξυπηρέτησης, κ.ά.

Η εργασιακή ανασφάλεια αποτελεί κρίσιμο παράγοντα που επηρεάζει αρνητικά τόσο την ικανοποίηση από την εργασία, όσο και τα επίπεδα άγχους, με σαφή γραμμική σχέση: όσο αυξάνεται η ανασφάλεια, τόσο εντείνεται η ψυχολογική επιβάρυνση και η δυσaréσκεια. Επιπλέον, η μεγαλύτερη προϋπηρεσία φαίνεται να συνδέεται με αυξημένη αίσθηση ανασφάλειας, γεγονός που υποδηλώνει ενδεχομένως σωρευτική επίδραση κάποιων παραγόντων που συνδέονται με την εργασιακή ανασφάλεια.

Παράλληλα, διαπιστώθηκε η περιορισμένη πρόσβαση σε βασικές υποδομές, όπως χώροι υγιεινής, ζήτημα που συσχετίστηκε σημαντικά τόσο με την ικανοποίηση από την εργασία, όσο και με το άγχος.

Η έλλειψη ενημέρωσης των εργαζομένων σχετικά με την εκτίμηση επαγγελματικού κινδύνου και τους θεσμούς ΥΑΕ, αναδεικνύει αδυναμίες στην εφαρμογή των σχετικών διαδικασιών.

Συνολικά, τα ευρήματα της έρευνας αναδεικνύουν ότι το επάγγελμα του ταχυδιανομέα/ταχυμεταφορέα/εργαζόμενου/ης με δίκυκλο, χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο επαγγελματικής επιβάρυνσης, με πολλαπλούς παράγοντες κινδύνου που δρουν συνδυαστικά. Αυτό υπογραμμίζει την ανάγκη για ουσιαστική ενίσχυση των μέτρων πρόληψης, βελτίωση των συνθηκών εργασίας και αυστηρότερη εφαρμογή της νομοθεσίας για την προστασία της υγείας και ασφάλειας των εργαζομένων.

Με βάση τα παραπάνω, αναδεικνύονται κρίσιμες προτεραιότητες παρέμβασης από όλους τους εμπλεκόμενους, όπως: η πλήρης εφαρμογή και εξειδίκευση της νομοθεσίας, η ενσωμάτωση των ιδιοτεροτήτων της αλγοριθμικής διαχείρισης στην εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και των τεχνικών προδιαγραφών των οχημάτων, η διασφάλιση επαρκών διαλειμμάτων και βασικών συνθηκών εργασίας, η λήψη μέτρων για τον περιορισμό της εντατικοποίησης κατά την εργασία (π.χ. με τον περιορισμό των ζωνών εξυπηρέτησης ανά εργαζόμενο) κ.ά. Ιδιαίτερη σημασία

έχει η ενίσχυση της προστασίας από ψυχοκοινωνικούς κινδύνους και η διασφάλιση σταθερών εργασιακών σχέσεων, η προστασία των εργαζομένων που τυπικά δεν έχουν μισθωτή εργασιακή σχέση, οι οποίοι όμως έχουν όλα τα χαρακτηριστικά εξαρτημένης σχέσης εργασίας.

Όσον αφορά στην εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου, έχει αναπτυχθεί ένα κλαδικό εργαλείο OiRA το οποίο θα επικαιροποιηθεί με βάση τις αλλαγές της νομοθεσίας και θα είναι διαθέσιμο στη σχετική ιστοσελίδα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία.

Η Υ.Α. 72555/2023 περιλαμβάνει γενικές προβλέψεις για το δίκυκλο και τον εξοπλισμό μεταφοράς και δεν δίνει σαφείς κατευθύνσεις στο πως πρέπει να προσαρμόζεται ασφαλώς το κουτί επί του οχήματος. Απαιτείται η ανάπτυξη ειδικού νομοθετικού πλαισίου που εξειδικεύει προδιαγραφές για το δίκυκλο και το κουτί μεταφοράς προϊόντων και τον τρόπο προσάρτησής του, ώστε να εξασφαλίζεται η ευστάθεια του δίκυκλου, η εργονομία και συνολικά η υγεία και ασφάλεια του εργαζόμενου.

Η αντιμετώπιση των προκλήσεων αυτών απαιτεί συντονισμένες παρεμβάσεις σε θεσμικό και οργανωτικό επίπεδο, με στόχο τη διασφάλιση της προστασίας της ΥΑΕ των εργαζομένων του κλάδου.

Οι παραπάνω κατευθύνσεις περιλαμβάνονται και στις προτάσεις των εργαζομένων. Στις προτάσεις τους, επίσης, οι περισσότεροι ανέφεραν ότι ο κλάδος θα πρέπει να ενταχθεί στα Βαρέα και Ανθυγιεινά Επαγγέλματα.

Βιβλιογραφία

- Christie, N. and Ward, H. (2019). The health and safety risks for people who drive for work in the gig economy. *Journal of Transport & Health*, 13, p.115-127. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.02.007>
- EU-OSHA (2022). Occupational safety and health risks of parcel delivery work organised through digital labour platforms.
- EU-OSHA (2017). Protecting workers in the online platform economy: an overview of regulatory and policy developments in the EU. European Risk Observatory, Discussion paper.
- EU-OSHA (2022). Digital platform work and occupational safety and health: overview of regulation, policies, practices and research.
- Eurofound (2018). Employment and working conditions of selected types of platform work. Digital Age.
- European Commission (2020). Study to gather evidence on the working conditions of platform workers.
- Li, Z., Bo, X, Qian, C., Chen, M., Shao, Y., Peng, Y., Cai, R., Huang, X., Wei, L., Zhao, J., Shi, J. (2022). Risk factors for musculoskeletal disorders among takeaway riders: up-to-date evidence in Shanghai, China. *Front Public Health*, 10:988724. doi: 10.3389/fpubh.2022.988724. PMID: 36478725; PMCID: PMC9720113.
- Lindström K., Dallner M., Elo A.-L., Gamberale F., Knardahl S., Ørhede E., Skogstad A., Hottinen V. (2000). Validation of the general nordic questionnaire (QPSNordic) for psychological and social factors at work. Nordic Council of Ministers, Copenhagen. Nord 2000:12.
- Lord, C., Bates, O., Friday, A., McLeod, F., Cherrett, T., Martinez-Sykora, A., & Oakey, A. (2023). The sustainability of the gig economy food delivery system (Deliveroo, UberEATS and Just-Eat): histories and futures of rebound, lock-in and path dependency. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(5), 490–502. <https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2066583>
- NSW Government (2020). Work health and safety of food delivery workers in the gig economy.
- Pesole, A. et al., (2018). Platform workers in Europe. Evidence from the COLLEEM survey. EU, JRC Science Hub, JRC112157
- Σπυρόπουλος Α.(2024). Εργασιακές συνθήκες και ασφάλεια διανομών δικυκλιστών που εργάζονται σε πλατφόρμες. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Μηχανολόγων

Μηχανικών, Τομέας Βιομηχανικής Διοίκησης & Επιχειρησιακής Έρευνας, Εργαστήριο Εργονομίας. Διπλωματική εργασία.

Study to support the impact assessment of an EU initiative to improve the working conditions in platform work – Final report (2021). PPMI, European Commission.
<https://data.europa.eu/doi/10.2767/527749>

Tassinari, A., & Maccarrone, V. (2020). Riders on the Storm: Workplace solidarity among gig economy Couriers in Italy and the UK. *Work, Employment and Society*, 34(1), 35–54.
<https://doi.org/10.1177/0950017019862954>

Zhu, D., Bai, R., Guo, M. et al. (2025). Occupational stress and associated factors among couriers: a cross-sectional study. *BMC Public Health* 25, 3080
<https://doi.org/10.1186/s12889-025-24417-1>

Ν 4808/2021 (ΦΕΚ 101/Α` 19.6.2021). Για την Προστασία της Εργασίας - Σύσταση Ανεξάρτητης Αρχής «Επιθεώρηση Εργασίας» - Κύρωση της Σύμβασης 190 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για την εξάλειψη της βίας και παρενόχλησης στον κόσμο της εργασίας - Κύρωση της Σύμβασης 187 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για το Πλαίσιο Προώθησης της Ασφάλειας και της Υγείας στην Εργασία - Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1158 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Ιουνίου 2019 για την ισορροπία μεταξύ της επαγγελματικής και της ιδιωτικής ζωής, άλλες διατάξεις του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων και λοιπές επείγουσες ρυθμίσεις,

Οδηγία (ΕΕ) 2024/2831, για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σε πλατφόρμες.

Υ.Α. 72555/2023 (ΦΕΚ 4958/Β` 7.8.2023) Ασφάλεια και Υγεία κατά τη διανομή και μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων με μοτοποδήλατα ή μοτοσικλέτες.

Υ.Α. 29510/2022 (ΦΕΚ 1542/Β` 1.4.2022) Αποζημίωση διανομένων αντί παροχής προστατευτικού κράνους και χρήσης ιδιόκτητου μεταφορικού μέσου.

Εγκ. οικ. 67315/3178/2018 (ΦΕΚ /– 18.12.2018) Δράσεις για την προστασία των εργαζομένων σε εργασίες μεταφοράς και διανομής προϊόντων με δίκυκλο.



ΕΛΙΝΥΑΕ

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ

Αθήνα

Διεύθυνση: Θειρσίου 6, 104 45

Τηλέφωνο: 210 8200100

Θεσσαλονίκη

Διεύθυνση: 26ης Οκτωβρίου 90, 546 27

Τηλέφωνο: 2310 501050

Ιωάννινα

Διεύθυνση: Καπλάνη Ζώη 7, 454 44

Τηλέφωνο: 26510 83290

Ιστότοπος: www.elinyae.gr

✉ Email: info@elinyae.gr