



Comunicato stampa nazionale – 15 02 2022

## **MORTI DI LAVORO NELL'AUTOTRASPORTO. E CHE NOTIZIA E' ?**

Continua senza sosta la lista dei caduti tra i lavoratori su mezzi pesanti (e pure sui furgoni, stremati spesso da un lavoro senza sosta) del trasporto merci su strada.

Le cause della catena funebre che potremmo chiamare del “11 bis” e delle “calamite”, sono oltre che gli infarti ed i malori durante il lavoro o le soste notturne, gli incidenti, i tamponamenti, a volte gli infortuni tecnicamente detti, in sedi portuali o industriali.

Un documento dello Spisal Asl 8 di Roma, ancora circolante, definisce la tolleranza alle vibrazioni sui valori medi per il tempo di 8 ore al giorno, ma il tempo trascorso alla guida è verso le 10 ore e complessivamente supera le 15 ore al giorno.

Spesso questo tempo viene confuso, scambiato, per il tempo di lavoro complessivo.

Il punto non è la definizione del lavoro usurante, che in una democrazia non ci dovrebbe essere neppure necessità di dirlo, ma sono le regole contrattuali firmate da associazioni dei datori di lavoro e sindacati. Ci spieghiamo.

Uomini e a volte pure donne, non solo giovani, la cui giornata lavorativa inizia spesso con la tessera tachigrafica in tasca, per le operazioni di preparazione del bilico o della motrice, o del furgone, lavoratori che a guardare il tempo di fine giornata e a sottrarlo a quello di inizio dell'inserimento della scheda nel tachigrafo del camion, c'è da vergognarsi, sapendo, senza ipocrisie, come funzionano il contratto dell'autotrasporto merci ed i contratti di forfettizzazione aziendali o di gruppo, o regionali artigiani, o di “bacino”, firmati da Cgil-Cisl-Uil-Ugl ecc.ecc.ecc.

Ad esempio se prendiamo a caso una busta paga del luglio 2018 mediamente analoga alle altre, di una delle Aziende bergamasche aderenti ad un “*Accordo collettivo aziendale per il trattamento forfettizzato dello straordinario e dell'indennità di trasferta*” ... firmato “*presso la sede Fai dell'Associazione Provinciale di Bergamo*” da Cgil – Cisl e Ultrasporti, leggendo l'allegato, si vede che il “totale monte ore mensile” è di 354 ore di lavoro in un mese vengono trasformate in aggiunta alla paga base ed alle “indennità di disagio” (*non aumentate sin dal 1992 dal contratto nazionale, pari a 0,93 centesimi a “notte fuori”*), in 121,90 euro (*lordi*) riconosciute a titolo di straordinario e inoltre in 1.053,63 euro di trasferta a forfait (*netti cioè detassati*)

Per quanto spessissimo gli autisti siano persone robuste ed enormemente temprate da anni di duro lavoro, ordini di lavoro perentori e stressanti, ritmo privo di soste (pochissimi sono gli autisti che si fermano per la pausa pranzo contrattuale di 1 ora), stanchezza, producono una grande quantità di malati alla schiena e un numero significativo di decessi.

Si pensi solo che il nostro sindacato, piccolo ma diffuso in quasi tutta Italia, che conta tra i 1500 ed i 2000 iscritti, dal 2012 al 2022 ha contato già 19 vittime, in diversi casi di malore durante il lavoro.

? Caluniamo qualcuno ? SE sosteniamo che la grande mole di vittime camionisti, ogni anno secondo le statistiche si tratta ufficialmente di circa 200 lavoratori (ma molti decessi non vengono associati al lavoro come causa, bensì a qualche malattia, ad esempio cardiaca o della circolazione, per cui il numero effettivo potrebbe essere molto superiore) solo in Italia, dipende dal loro sfruttamento ?

Forse incorriamo in qualche norma sulla diffamazione se sosteniamo che la vita dei lavoratori vale molto meno delle scelte atte a contenere il costo delle merci nei supermercati ?

**E non dimentichiamo, se sentiamo parlare di difficoltà nell'autotrasporto, nel “reperire” nuovi camionisti, che sempre più giovani sono ben informati. Una delle cause del problema dell'autotrasporto è la cultura ?**

Trascuriamo i commenti sulle valutazioni fatte dalla medicina del lavoro e dalle motorizzazioni (non solo italiane, certamente), che non riducono la gravità del discorso, anzi.

Invitiamo i colleghi e le persone interessate alla lettura dei documenti *“I profili di rischio nei comparti produttivi dell’artigianato, delle piccole e medie industrie e pubblici servizi”* della Ulss ex 22 della Regione Veneto (senza data) e *“Linee di indirizzo per la protezione dei lavoratori nel comparto trasporto su strada”* del Dipartimento di prevenzione Spisal della Asl 8 di Roma, dicembre 2009, ed a visionare il documentario *“Corri bisonte corri”* di Rai 3, 2009