www.adapt.it, 23 febbraio 2011

Roma, 28 gennaio 2011

Salute e sicurezza nei trasporti

Intervento

di Piero Luzzati

Come è stato sottolineato un buon contratto di lavoro è un aspetto fondamentale anche per la sicurezza sul lavoro. Noi lo abbiamo appena sottoscritto, dopo una trattativa molto intensa, e colgo l'occasione per esternare un ringraziamento alla Cisl e un apprezzamento per l'amico Pasquale Paniccia per la sua pazienza ed intelligenza.
Già nel precedente contratto, erano stati fissati due elementi fondamentali nella direzione della sicurezza. Senza escludere il fattore rischio anche per gli impiegati, non c'è dubbio che i lavoratori che sono a contatto con le macchine operatrici, o svolgono la propria attività sulla strada, al di là delle regole, sono quelli che corrono maggiori pericoli. È sempre molto difficile verificare caso per caso, azienda per azienda, la tipologia del lavoro, il rischio, il riposo, l'orario di lavoro e la retribuzione di un autista rispetto alla prestazione. Il nostro contratto ha recepito le norme comunitarie che disciplinano l'orario di lavoro del personale viaggiante e che stabiliscono degli standard precisi, prevedendo che si possano fare degli accordi specifici con il sindacato. Vi è cosi un controllo diretto tra le parti, su quest'aspetto che è fondamentale ai fini della sicurezza, evitando ogni forma di abuso possibile soprattutto nei viaggi internazionali. Per questo tipo di viaggi, che possono durare un'intera settimana, è facile prevedere che la retribuzione venga parametrata ai chilometri percorsi.
Già l'accordo raggiunto nel precedente contratto andava verso la sicurezza. Con quest'ultimo abbiamo disciplinato la materia degli appalti; è stato un lavoro importante in quanto questi lavoratori sono impegnati in un lavoro sicuramente più a rischio, nei magazzini, con i carrelli elevatori e le ribalte. Questa è un'attività tipica delle aziende logistiche, da noi rappresentate, che spesso appaltano a cooperative o società simili. Con il recente accordo abbiamo imposto che le società appaltatrici applichino lo stesso nostro contratto con tutte le previste garanzie. Siamo stati i primi ad introdurre le 33 ore settimanali già da lungo tempo. Abbiamo inserito vincoli e procedure di garanzia che prevedono la partecipazione delle organizzazioni sindacali. Tutto questo scoraggia l'utilizzo di appalti spuri. Un buon contratto collettivo di lavoro come il nostro, e lo dico con orgoglio, vale anche in termini di sicurezza. Le nostre imprese sono impegnate anche in attività ferroviarie e non occorrono altri accordi finalizzati a questo tema. Quelli applicati ai 400.000 lavoratori impiegati nelle nostre imprese possono sicuramente essere estesi ai 7.000 occupati negli appalti ferroviari.
Il decreto legislativo, che ha liberalizzato i servizi postali, recepisce la normativa comunitaria che garantisce la qualità della vita dei lavoratori e buone condizioni di lavoro. A fronte di tale normativa, noi invece richiediamo l' applicazione del contratto. Ma quale è il contratto di riferimento? Per quanto riguarda le grandi imprese di corrieri, il relativo Ccnl soddisfa pienamente quanto stabilito dalla Comunità europea e non esiste la necessità di applicare quindi quello delle Poste. Non siamo di fronte a dumping sociale. Le nostre imprese sono sane, solide, danno occupazione a molte persone in sicurezza, agendo d'intesa con il sindacato. L'analisi degli incidenti e dei rischi connessi alla attività stradale mostra come spesso ci sia il coinvolgimento di lavoratori

autonomi, di padroncini o di autisti stranieri. I nostri dipendenti sono coinvolti in maniera solo marginale negli incidenti stradali. In ambito europeo c'è stato un forte impegno da parte del sindacato e di ANITA per far sì che la direttiva sull'orario di lavoro del personale viaggiante fosse estesa anche ai lavoratori autonomi. Purtroppo la mancanza della controparte sindacale dei lavoratori autonomi, rende difficile l'effettuazione di controlli e non permette il rispetto delle stesse regole sia da parte dei lavoratori dipendenti che degli autonomi. Questo a scapito di terzi, del personale viaggiante e della circolazione. Per questo recentemente abbiamo aderito ad un programma europeo in merito.
Mi sia permessa un'osservazione sul livello di conoscenza delle norme sulla sicurezza. Come ha rilevato la ricerca appena presentata in questo convegno, è impressionante constatare che circa l'80% delle lavoratrici ignora le norme sulla sicurezza. La formazione è necessaria e a tale scopo richiediamo un aiuto. L'associazione che rappresento fa parte di For-te che è l'ente di erogazione della formazione interprofessionale del settore. Mi risulta inspiegabile l'atteggiamento del sindacato che impedisce che For-te finanzi l'attività formativa obbligatoria adducendo il fatto che essendo obbligatoria non deve essere realizzata attraverso quei finanziamenti. Le aziende sono fortemente e obbligatoriamente impegnate nella sicurezza e giudico grave questo atteggiamento sindacale.
Nell'ultimo contratto abbiamo previsto uno specifico ente bilaterale che abbia competenza anche sulla formazione e sulla sicurezza. È un primo passo verso l'osservatorio proposto dalla Fit di cui condividiamo finalità e funzioni. Occorre una maggiore fiducia in tutti. Sta a noi farlo funzionare.
Ultimo punto: la banca dati. In ambito europeo è stata sviluppata una interessantissima iniziativa che noi condividiamo: la banca dati degli autotrasportatori. Il suo scopo è di fornire, a livello europeo ed in modo interoperabile, tutte le informazioni relative alla sicurezza e alle operazioni ad essa connesse. Una banca dati da cui determinare un fattore di rischio reso pubblico. Chi stipula rapporti commerciali con aziende che hanno un fattore di rischio elevato andrà incontro, a sua volta, ad un regime di corresponsabilità.
Come si vede, stiamo tutti lavorando in funzione di una maggiore sicurezza nei trasporti.

Grazie

Piero Luzzati
Direzione generale Confetra