

**Campagna Europea sulla manutenzione sicura 2010-2011**  
**Lavorare sicuri sulla strada**  
**Bologna, 3 maggio 2011**

*Relazione di Nadia Fanelli, Responsabile Salute e Sicurezza Filt Cgil Nazionale  
a nome di Filt-Fit-Ultrasporti*

Affrontare il tema degli infortuni del lavoro che avvengono sulla strada è sicuramente di grande interesse per una categoria sindacale da anni impegnata sui temi della sicurezza e salute nel lavoro nel complesso mondo dei trasporti e considerando che come sindacati unitari di categoria abbiamo sempre ritenuto che la sicurezza e la salute nel lavoro nei trasporti, spesso coincide con la sicurezza dei cittadini.

Non possiamo però dimenticare anche in questo contesto che la nostra categoria, come il resto del Paese e l'economia globalizzata più in genere, è attraversata da una crisi profondissima che determina, come altrove, un abbattimento delle attività produttive, che nei trasporti vuol dire una riduzione del trasporto delle merci e dei viaggiatori, oltre che tagli generalizzati delle risorse pubbliche per le infrastrutture.

Purtroppo nella categoria dei trasporti gli infortuni gravi e mortali sono ancora molto presenti ed il calo più generale che si riscontra dai dati statistici, determinato, anche secondo altri analisti, dalla crisi economica in atto, non sembra avere lo stesso andamento all'interno dei nostri settori.

<b>infortuni sul lavoro nei trasporti</b> <i>elaborazione filt cgil nazionale su dati inail</i>						
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	
<b>dati generali</b>	<b>844.957</b>	<b>836.329</b>	<b>825.974</b>	<b>790.279</b>	<b>705.241</b>	<b>-16,5%</b>
<b>trasporti**</b>	<b>48.216</b>	<b>47.870</b>	<b>47.664</b>	<b>46.091</b>	<b>41.390</b>	<b>-14,1%</b>

Mentre quindi si assiste ad un apparente abbassamento del numero di malattie professionali e degli infortuni abbiamo ben chiaro il rischio, per il quale siamo fortemente preoccupati, che il ricatto occupazionale e i processi di esternalizzazione, così presenti in tutti i nostri settori, imprimano battute di arresto anche alla sicurezza e salute sul lavoro.

È bene sottolineare il settore dei trasporti soffre una situazione sul piano normativo fortemente contraddittoria: una condizione oggettiva di esposizione a grandi problematiche derivanti dai numerosi e variegati rischi lavorativi e, contemporaneamente, un quadro normativo di riferimento che non aiuta a dare risposte concrete, con ancora uno scarso coordinamento tra le direttive comunitarie ed il variegato universo normativo, anche di origine internazionale, che caratterizza ciascuno dei settori.

Per una categoria come la nostra che rappresenta ovviamente solo una parte del lavoro dipendente e non l'insieme di coloro che, a diverso titolo, prestano la propria attività lavorativa avendo come luogo di lavoro proprio la strada, il tema oggetto dell'iniziativa odierna è ovviamente di grande rilievo ed investe direttamente, per proprie specifiche competenze, l'autotrasporto, con tutte le contraddizioni presenti in un Paese, come l'Italia, in cui oltre l'80% delle merci viaggia su strada, e gli addetti alla viabilità che, per propria mansione, operano in gran parte in presenza del traffico veicolare.

In questo ambito ritengo utile fare riferimento ai dati che abbiamo richiesto all'Inail e ad alcune aziende, a completamento di un quadro di riferimento degli infortuni mortali non certo troppo confortante e seppure la presenza di aziende e associazioni virtuose in questo contesto sia sicuramente di conforto, crediamo utile rappresentare la realtà odierna per quello che è..., sapendo che in questi settori, seppure si stia facendo molto, l'impegno deve essere straordinario e comune!

<b>infortuni mortali stradali nei trasporti</b> <i>elaborazione filit cgil nazionale su dati inail</i>						
	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	
<b>trasporti</b>	<b>162</b>	<b>157</b>	<b>135</b>	<b>127</b>	<b>110</b>	<b>pari al 55,4%</b>
<b>dato generale infortuni</b>	<b>48.216</b>	<b>47.870</b>	<b>47.664</b>	<b>46.091</b>	<b>41.000</b>	
<b>stradali nei trasporti in occasione di lavoro*</b>	<b>91</b>	<b>95</b>	<b>75</b>	<b>72</b>	<b>61</b>	
<b>dato generale infortuni settore</b>	<b>25.276</b>	<b>24.612</b>	<b>24.104</b>	<b>23.155</b>	<b>21.287</b>	
<b>trasporti</b>	<b>87</b>	<b>84</b>	<b>74</b>	<b>68</b>	<b>57</b>	
<b>facchinaggio</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	
<b>magazzini</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
<b>viabilità*</b>		<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	
<b>dato generale infort. viabilità</b>		<b>528</b>	<b>521</b>	<b>427</b>	<b>519</b>	

**mentre gli infortuni stradali sono circa il 30% del dato generale  
esclusi gli infortuni in itinere**

\* dati relativi solo ad Anas ed Autostrade per l'Italia

Il lavoro su strada, questa particolare condizione di lavoro, a nostro avviso, deve diventare oggetto di una dovuta e specifica attenzione o, per meglio dire, **di valutazione** visto che abbiamo paura che tutti questi **61 incidenti mortali**, riscontrabili nel solo 2009, seppure abbiano determinato un formale riconoscimento di infortunio sul lavoro, siano stati sostanzialmente **"archiviati" come incidenti stradali**.

È utile sottolineare che seppure le statistiche, anche quelle non legate specificamente ai nostri settori, individuino la violazione delle regole, la guida distratta, le alterazioni psico-fisiche, tra le quali l'uso di alcool e droghe, e la velocità troppo elevata come origine degli incidenti stradali, riteniamo impropria ed improduttiva una tendenza, spesso riscontrabile nelle imprese, che considera gli infortuni, anche quelli che avvengono su strada, come effetto esclusivo di comportamenti sbagliati dell'individuo.

Crediamo invece fortemente non che sia così e siamo molto preoccupati di tale orientamento, perché crediamo che le ragioni che determinano queste morti insieme agli oltre 21000 infortuni dell'ultimo anno debbano in molti casi essere ricondotti a ben altro e che il fenomeno sia ben più complesso e da affrontare da molteplici punti di vista.



Nel settore dell'autotrasporto ad esempio, comportamenti, anche non conformi, che riguardano sicuramente molti automobilisti, non possono essere estesi automaticamente a professionisti del mestiere e, soprattutto, non derivano esclusivamente da lavoratori indisciplinati. Perché un autista dovrebbe guidare ininterrottamente per 20 ore oppure è portato a manomettere o a farsi manomettere il proprio cronotachigrafo? Quanto si

considera che la presenza di lavoratori stranieri in questo ambito e che vivono sul loro stesso mezzo, perché privi di una residenza?

Quali sono allora, oltre ai controlli, sempre insufficienti di fronte a tali fenomeni, le ulteriori attività di prevenzione che possono essere messe in atto per mettere sotto controllo il problema, a partire da progetti che mettano in condizione i lavoratori che vogliono invece riposare di avere **sufficienti piazzole** di sosta per fare le proprie pause?

Ma a fronte dei controlli, oggettivamente aumentati anche per effetto del recepimento della direttiva europea 22 del 2006 in materia di verifiche minime da effettuarsi su strada e all'interno delle imprese (Dlgs. 4 agosto 2008, n.144) assistiamo però ad un tentativo delle imprese di sottrarsi, tanto che stiamo assistendo ad una proposta fatta da alcune associazioni datoriali al Ministero dei Trasporti che ha l'obiettivo di non voler considerare "**rilevanti, rispetto alla determinazione dei tempi di guida, "i periodi di svolti in un arco temporale di almeno 30 minuti, nel quale la velocità media del mezzo risulti essere inferiore ai 20 km/ora!**

Noi crediamo che in questa fase il **settore dell'autotrasporto veda uno dei suoi momenti peggiori: l'offerta di trasporto**, sia fornita da aziende strutturate sia da aziende monoveicolari ( i cosiddetti Padroncini), **è superiore alla capacità del mercato, all'esigenza della produzione e della distribuzione delle merci.** Questa contrazione del mercato sta producendo, come altrove, abbassamenti dei salari e dei diritti attraverso un **innalzamento forzato della produttività, che nel settore altro non significa se non guidare più ore, visto che il costo del carburante è fissato altrove.**

Eppure molte ricerche hanno ormai dimostrato come innalzare i tempi di guida raddoppi o in alcuni casi triplichi il rischio di incidentalità!

In questo contesto ancora più allarmante appare il dato delle nostre Forze dell'ordine, che hanno rilevato **un incremento di oltre il 22% dall'agosto 2010 ad oggi degli incidenti mortali con coinvolgimento di veicoli commerciali superiori alle 3,5 tonnellate, ossia proprio i veicoli normati dal regolamento comunitario.**

All'interno di questo quadro ci risulta difficile non fare riferimento ai dati relativi al carico e allo scarico delle merci, presentando una nostra elaborazione su dati statistici richiesti all'Inail sugli indici di frequenza degli infortuni nei nostri settori:

<b>Indici di frequenza infortuni</b> <i>elaborazione filt cgil su dati inail</i>			
	<b>triennio 2002-2004</b>	<b>triennio 2005-2007</b>	
gg1 lavorazioni agricole e alimenti	47,42	40,70	
gg2 chimica, carta e cuoi	39,20	33,70	
<b>gg3 costruzioni e impianti</b>	<b>59,06</b>	<b>49,53</b>	<b>- 9,53</b>
gg4 energia e comunicazioni	21,23	22,52	
<b>gg5 legno e affini</b>	<b>58,56</b>	<b>50,07</b>	<b>- 8,49</b>
gg6 metalli e macchinari	50,94	43,84	
<b>gg7 minerali, rocce, e vetro</b>	<b>68,21</b>	<b>56,94</b>	<b>-11,27</b>
gg8 tessile, conf.	21,73	17,22	
<b>gg9 trasporti e magazzini</b>	<b>48,06</b>	<b>44,66</b>	<b>- 3,40</b>
<i>9100 trasporti</i>	<i>45,30</i>	<i>41,17</i>	<i>- 4,13</i>
<i>9200 facchinaggio</i>	<i>145,76</i>	<i>124,53</i>	<i>- 21,53</i>
<i>9300 magazzini</i>	<i>42,58</i>	<i>42,58</i>	<i>--</i>
gg0 attività varie	19,20	18,55	
<b>totale</b>	<b>31,34</b>	<b>28,10</b>	<b>- 3,24</b>

Seppure la presenza di aziende e associazioni virtuose in questo contesto sia sicuramente di conforto, crediamo utile rappresentare la realtà odierna per quello che è... sapendo che in questo settore seppure si stia facendo molto l'impegno deve essere straordinario e comune!

**Per la giornata di oggi e per il settore della viabilità** voglio fare un particolare riferimento ad un decreto per l'emanazione del quale siamo impegnati con i ministeri competenti e le grandi concessionarie autostradali del Paese, destinato proprio a dare risposte omogenee al tema della sicurezza nel lavoro per coloro che intervengono per assicurare manutenzione e servizi di assistenza in caso di incidenti stradali o operazioni che assicurano la sicurezza stradale, ma che lo fanno spesso in presenza di traffico veicolare, mettendo quindi a rischio la propria incolumità tutti i giorni. Su questo aspetto noi abbiamo sempre rivendicato l'obiettivo della loro sicurezza con la convinzione che **la qualità dell'intervento e la prevenzione del rischio da investimento per i lavoratori addetti a tali attività potesse contribuire anche alla sicurezza stradale** e con la certezza che gli **elementi organizzativi del lavoro insieme all'uso delle migliori tecnologie oggi disponibili per accrescere la visibilità dei cantieri e degli interventi** siano gli elementi determinanti per assicurare una concreta prevenzione nel settore. Senza dimenticare che questi lavoratori si espongono anche ai rischi specifici delle attività manuali loro assegnate e

anche ad altri fattori di nocività: il caldo d'estate , il freddo d'inverno, l'umidità, le radiazioni uva, etc.

Questo decreto su cui stiamo lavorando con convinzione, ha una storia che trova la sua genesi proprio da un'iniziativa dei sindacati dei trasporti che alcuni anni fa hanno promosso una grande ricerca su scala nazionale delle diverse procedure che vengono adottate da parte dei numerosi gestori delle infrastrutture stradali. Tale ricerca, coordinata dalla Regione Umbria e poi pubblicata dall'Ispesl nel 2007 insieme a Linee guida di intervento, ha messo in luce come, anche a fronte di un disciplinare tecnico per la segnaletica stradale di sicurezza di origine ministeriale e che deriva dal codice della strada, ogni gestore di strade abbia cercato una propria soluzione ai temi **della sicurezza dal rischio investimento** nel lavoro per i propri dipendenti, con risultati anche virtuosi ma, proprio perché diversificati, rischiavano di per sé di mettere in pericolo gli stessi lavoratori, oltre che l'utenza stradale, che veniva esposta ad un disorientamento anche di tipo organizzativo a parità di intervento manutentivo.

Ed è stato solo successivamente, anche grazie ad un avviso comune che tutti i sindacati dei trasporti insieme ai grandi gestori nazionali delle strade ed autostrade, che il legislatore italiano è arrivato a prevedere un progetto normativo (introdotto poi nel Testo unico), finalizzato **a rendere più protetto il lavoro di chi opera sulle strade e autostrade**, ben consapevole che tale regolamentazione interesserà tutto il settore della viabilità e riguarderà tutta la rete stradale più complessiva del nostro Paese.

Rispetto alle attività manutentive e di intervento che si svolgono sulla strada vanno però fatte alcune considerazioni perchè, a nostro avviso, **troppo spesso, i gestori hanno operato e incrementato i processi di esternalizzazione legati a tali attività e con essi che si esternalizzano anche i rischi lavorativi.**

Infatti, ai processi di esternalizzazione e agli appalti sempre crescenti che, quasi in ogni campo, scompongono i cicli produttivi e le filiere dei servizi, noi riteniamo che vada sviluppata una capacità istituzionale e delle aziende di mantenere una visione d'insieme e di sistema degli andamenti infortunistici dei singoli settori. Questo vuol dire: conoscere l'andamento infortunistico delle stazioni appaltanti e quello delle corrispondenti imprese appaltatrici e la raccolta dei dati attraverso il "codice tariffa" spesso non aiuta.

Questa nostro convincimento ci è fornito anche dall'Europa, che afferma che nel campo delle manutenzioni più in generale, avvengono il 20% degli infortuni mortali mentre vi opera il solo 6% della platea lavorativa e che anche nel nostro Paese si subappalta di più che in altri settori

E siamo anche convinti che nel nostro Paese debba ancora rafforzarsi una cultura della manutenzione e che le risorse destinate a questo scopo siano ancora scarse a tutto vantaggio delle grandi opere.

Riteniamo anche dalla nostra esperienza che gli infortuni, anche quelli più gravi si manifestino negli interventi manutentivi su infrastrutture o apparecchiature che hanno un guasto o un danno imprevisto e pertanto si debba intervenire programmando una manutenzione di qualità e preventiva, che eviti a monte il deterioramento dei diversi sistemi o delle reti e quindi gli interventi di emergenza che, sia per il lavoratore che per l'automobilista, risultano essere le più pericolose.

Riteniamo anche che, a fronte dei grandi processi di esternalizzazione, le aziende debbano maggiormente attrezzarsi in senso quantitativo e qualitativo per la valorizzazione delle figure professionali che si occupano di sicurezza e salute anche nei confronti delle imprese appaltatrici, e che i contratti collettivi di lavoro possano essere sedi proficuo confronto in tale direzione.

Nella nostra categoria, ciò che è più difficile da accettare sono quegli incidenti in cui un addetto alla viabilità viene investito da un camionista.

Una volta appresa la notizia, la prima domanda che ci facciamo è: “Chissà da quante ore guidava l'autista?”

Ma subito dopo ci chiediamo anche: “Lavorava da solo o in squadra l'operatore stradale che e' stato investito? Che segnaletica utilizzava?”

E ancora: “La polizia stradale segnala e in che forma agli altri soggetti istituzionali che si occupano di sicurezza nel lavoro quanto ha rilevato dopo il proprio intervento su un infortunio stradale oppure il tutto si esaurisce con la eventuale sanzione per una violazione al codice della strada senza guardare se l'incidente derivi anche da altre cause? “

**Le domande sulla sicurezza che investono i lavoratori che operano sulla strada aspettano veramente ancora molte analisi e risposte non più rinviabili.**