

Più ore al volante di Tir e autobus I sindacati: "Strade meno sicure"

» **ROBERTO ROTUNNO**

Guidare camion o pullman in Europa sta per diventare un mestiere ancora più faticoso di quanto già non sia. Un pacchetto di riforma del settore, che l'Ue sta in questi mesi discutendo, prevede - tra le altre cose - la riduzione dei turni di riposo settimanali. Per questo i sindacati dei trasporti di tutti gli Stati membri stanno protestando e la scorsa settimana hanno manifestato a Strasburgo sotto la sede del Parlamento europeo.

UNA MOBILITAZIONE che però, almeno fino a questo momento, non è stata ascoltata, tanto che lunedì la commissione Trasporti ha approvato l'emendamento che contiene proprio la norma presa di mira dalle organizzazioni. Una novità che potrebbe finire con l'allungare l'orario settimanale di lavoro degli autisti. Vediamo perché: oggi, secondo le leggi in vigore, ogni camionista ha diritto a 54 ore di riposo continuative ogni settimana. Quindi se guidi dal lunedì al sabato per nove ore al giorno, poi stacchi del tutto per due giorni e mezzo. A questa regola c'è la possibilità di derogare, portando il riposo da 54 a 24 ore. Solo una volta, però, perché dopo la seconda settimana non solo devi rispettare le 54 ore di stop, ma devi anche compensare le 21 ore non godute nella precedente. Insomma, c'è la possibilità di ri-

nunciare alla fermata e poi recuperare entro la settimana successiva. Il nuovo schema che sta per essere adottato porta invece a quattro settimane il periodo massimo entro il quale cumulare i riposi non goduti. Quindi, tornando agli esempi, sarà possibile guidare per una settimana, riposare per 24 ore, poi guidare di nuovo per un'altra settimana, riposare di nuovo 24 ore, guidare ancora un'altra settimana e poi fermarsi per 54 ore più tutti gli stacchi non goduti nelle tre settimane trascorse. "Questo per noi è pericoloso - spiega Maurizio Diamante della Fit Cisl - così si aumenta la fatica e viene meno la sicurezza sulle strade". "La Commissione - sostengono dalla European transport workers' federation (Eft) - ha votato contro la qualità del lavoro di tre milioni di autisti professionisti". C'è anche un'altra questione che viene sollevata dal sindacato europeo. Secondo le regole dei distacchi dei lavoratori, alle persone che prestano servizio in un Paese diverso da quello dell'azienda che le ha assunte si applicano le leggi locali. Insomma, se un polacco viene distaccato in Germania, si applica la legge tedesca. Questa norma generale non viene estesa a chi opera nei trasporti. "Perché questi non meritano la stessa parità di trattamento? - si chiede Roberto Parrillo, presidente degli autotrasportatori Eft - Se l'Europa andrà avanti, significherà legalizzare il dumping sociale e la discriminazione salariale".