



Notiziario

NotiziarioINCAonline
N. 1 / 2017

ATTI CONVEGNO FILT E INCA

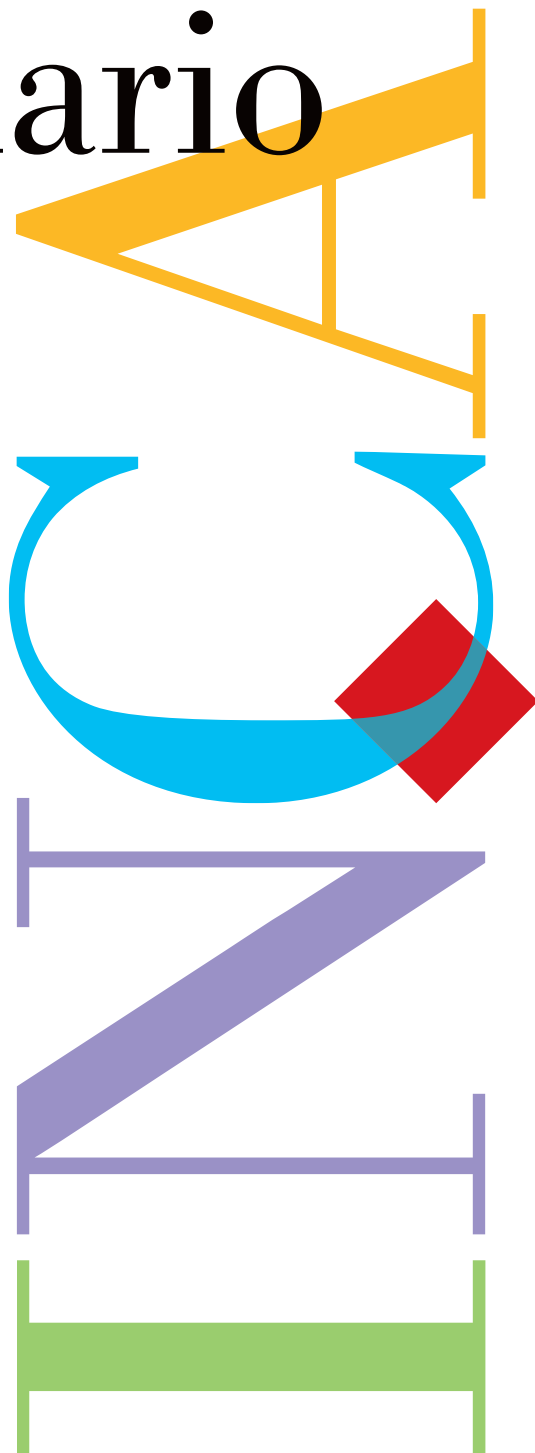
**La sicurezza non è
una ruota di scorta**

**INFORTUNI, MALATTIE
PROFESSIONALI E LAVORI
USURANTI**

**PREVENZIONE E TUTELE
NEL TRASPORTO DI MERCI
E PERSONE**



il Patronato della CGIL





Notiziario INCA online

Periodico | Inca Cgil

LA RIVISTA TELEMATICA È REGISTRATA PRESSO
IL TRIBUNALE CIVILE DI ROMA - SEZIONE PER LA STAMPA
E L'INFORMAZIONE - AL N. 176/2012 IN DATA 11/6/2012

DIRETTORE RESPONSABILE

Lisa Bartoli

REDAZIONE

Micaela Aureli

EDITORE E PROPRIETARIO

Ediesse srl

Via delle Quattro Fontane 109

00184 Roma

Tel. (06) 44870283/260

Fax (06) 44870335

www.ediesseonline.it

AMMINISTRAZIONE

Via Nizza 59 - Roma

Tel./Fax (06) 8552208

Progetto grafico: Antonella Lupi

© EDIESSE SRL

Immagini tratte dal volume

Cgil. Le raccolte d'arte, 2005

CHIUSO IN REDAZIONE

GENNAIO 2017

Sommario

■ ATTI CONVEGNO FILT E INCA

La sicurezza non è una ruota di scorta

INFORTUNI, MALATTIE PROFESSIONALI E LAVORI USURANTI PREVENZIONE E TUTELE NEL TRASPORTO DI MERCI E PERSONE

Roma 8 novembre 2016

■ **Relazione introduttiva**

Alessandro Rocchi

5

■ **Presentazione**

Silvino Candeloro

13

■ FOCUS SU

Rischi per la salute tra gli addetti al trasporto delle merci

Le malattie professionali nel settore dei trasporti su strada

19

Marco Bottazzi

Nadia Fanelli

■ **Interventi**

Fabio Pontrandolfi

27

Ester Rotoli

31

Umberto Del Basso De Caro

43

Cesare Damiano

47

Fabrizio Solari

51

Alfonso Cristaudo

55

Francesco Rampi

59

Giulia Guida

63

Morena Piccinini

67

Relazione introduttiva

■ di Alessandro Rocchi*

Quando, all'inizio dello scorso mese di giugno, iniziammo a progettare il convegno odierno, non immaginavamo che si sarebbe rivelato di così stringente attualità.

È infatti, proprio di queste ore il dibattito parlamentare avviato da qualche giorno sul Disegno di Legge di Bilancio 2017, in particolare per quanto riguarda gli interventi legislativi proposti in materia pensionistica, perché, come è del tutto evidente, il «fattore età» ha molto a che vedere con ciò di cui discuteremo oggi e il tema quindi, sarà affrontato successivamente senza però voler stravolgere quanto è all'ordine del giorno.

La crisi economica determina tuttora pesanti effetti sul lavoro, anche sul lavoro nei trasporti.

Il contesto sociale nel quale il lavoro viene a collocarsi è ancora molto difficile.

Seppure con un andamento che nel corso di questi anni ha registrato fasi più o meno acute, anche nei trasporti, a partire ormai dal 2009, viviamo una crisi occupazionale, accompagnata, con andamento progressivamente crescente, da un generalizzato peggioramento delle condizioni in cui il lavoro si svolge.

In alcuni, in molti, dei nostri settori, un peggioramento assai evidente.

È questo contesto economico-sociale così difficile che ci ha fatto pensare a questa giornata di dibattito.

Siamo infatti convinti che un siffatto contesto di riferimento deve, sottolineo deve, indurre istituzioni, imprese, rappresentanza del lavoro, a uno sforzo maggiore, quanto più possibile convergente e condiviso, per affrontare efficacemente temi quali le condizioni di lavoro, la prevenzione dai rischi lavorativi, la qualità del lavoro svolto in un'ottica che guardi anche alla qualità delle attività che quel lavoro svolge e dalle quali è determinata la qualità del servizio reso.

Se questo sforzo maggiore non si sviluppa, se questi temi non riacquistano una loro centralità nell'iniziativa istituzionale, nel rapporto delle istituzioni con le rappresentanze del lavoro e dell'impresa, nonché nella contrattazione collettiva, sia nazionale che di secondo livello, la traiettoria è già tracciata, è quella degli ultimi anni: competizione secca

* Segretario generale Filt Cgil

sui costi, quindi, in particolare, sul costo del lavoro, sulle condizioni di lavoro, sulla sicurezza nel lavoro.

Il quadro normativo di riferimento in materia di salute e sicurezza del lavoro nei trasporti a oggi ci consegna:

- rispetto alle norme generali europee sul lavoro, numerose sono le «deroghe», anch'esse di provenienza sovranazionale, di carattere settoriale e, nei trasporti, tra i suoi diversi settori.

A solo titolo di esempio e rimanendo nel solo ambito dell'autotrasporto, orari di lavoro settimanali di 48 ore di media, con possibilità di arrivare a 60 ore; per le attività discontinue orari contrattuali di 47 ore settimanali; orari di fatto assai difficilmente quantificabili, ma certamente più lunghi, e altrettanto certamente più faticosi e più stressanti di un passato ancora relativamente recente.

Fenomeno, quello degli orari di fatto, che si presenta evidente per il personale mobile, ma che ormai, sempre più diffusamente, non riguarda più soltanto il personale mobile.

Né esclude più i settori dei trasporti considerati storicamente maggiormente «protetti» perché fino a un po' di tempo fa non sottoposti a dinamiche competitive di mercato, ovvero, o in aggiunta, destinatari di risorse pubbliche, da ormai diversi anni costantemente decrescenti;

- rispetto al Testo Unico per la sicurezza, permane l'attuazione parziale nei settori portuale, marittimo e ferroviario.

Siamo tuttora, infatti, in assenza di una legge delega che consenta anche alle normative specifiche sulla sicurezza di questi tre settori di coordinarsi completamente con le norme

generali europee e nazionali per la sicurezza nel lavoro.

Tale carenza determina, tra l'altro, una particolarità nella particolarità per i lavoratori mobili, i quali, complessivamente intesi, rischiano di avere un livello minore di tutele normative semplicemente perché svolgono la loro attività in un luogo di lavoro «non tradizionale», in quanto, appunto, mobile.

Almeno per il passato meno recente, riconosciamo al ministero del Lavoro il tentativo di dare una soluzione positiva al problema. Oggi, però, il prolungato congelamento dell'attività della Commissione Consultiva Nazionale, a otto anni dall'entrata in vigore del Testo Unico, a suo tempo istituita presso quel ministero, non consente un ulteriore rinvio perché sarebbe davvero inaccettabile.

Pur avendo un carattere interministeriale, riteniamo che l'iniziativa per risolvere la questione debba essere assunta adesso dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dicastero che in tempi recenti ha dimostrato una positiva propensione nell'orientare iniziative e interventi di riassetto produttivo, industriale e infrastrutturale in una finalmente rinnovata logica di programmazione pubblica e, in questo ambito, di politica dei trasporti;

- nei settori diversi da portuale, marittimo e ferroviario, va altresì definitivamente superata l'eredità che, in qualche forma, tuttora sopravvive malgrado l'entrata in vigore del Testo Unico, relativamente all'obbligo in capo alle aziende di valutare «tutti i rischi lavorativi» in ragione del posto di lavoro, quindi anche il mezzo di trasporto, tenen-

do anche conto del «contesto organizzativo di riferimento»;

- ancora per il lavoro mobile, appaiono scarsamente efficaci i controlli ispettivi istituzionali operati durante l'effettivo esercizio dei mezzi (eccedenza del carico, superamento dei limiti di velocità, manomissione dei tachigrafi digitali ecc.), come spesso segnalano ai nostri delegati, ad esempio, gli stessi agenti della Polizia Stradale in conseguenza di non sufficienti risorse disponibili per l'operatività delle pattuglie.

Tutto ciò, nell'ambito di un atteggiamento generale, che ci pare a diffusione crescente, da parte di istituzioni, organi di informazione e, conseguentemente, opinione pubblica, che rivolge al tema della sicurezza nei trasporti una grande attenzione in occasione di eventi disastrosi, ma sottovaluta l'imprescindibile nesso che connette la sicurezza e la salute del lavoratore dei trasporti con la sicurezza delle persone trasportate e degli altri soggetti coinvolti nel «sistema trasporto» inteso nel suo insieme.

Non a caso, giova in quest'occasione ricordarlo, una campagna di iniziative e informazione dedicata qualche anno fa dall'Etf all'autotrasporto era intitolata «La fatica uccide» e quel titolo, nella sua dura perentorietà, non distingueva la vita del conducente dalla vita del trasportato o degli altri utenti della strada...

I trasporti registrano in Italia, secondo i dati Inail, circa 27.000 infortuni accertati e 130 morti ogni anno. Di questi ultimi, oltre 100 sono avvenuti in occasione di lavoro e il 70 per cento interessano l'autotrasporto e la logistica delle merci, cioè quelli che tra i set-

tori dei trasporti sono maggiormente esposti a fenomeni competitivi sempre più spinti, sia nel mercato delle imprese che all'interno stesso del mercato del lavoro.

Fenomeni competitivi che si sviluppano in modo pericolosamente distorto, sempre più distorto; che ci parlano di competizione europea e mondiale; che vedono sulla scena lavoratori provenienti da sempre più disparati luoghi del mondo: in Europa e, quindi, anche in Italia, camionisti da Est, ormai sempre più spesso anche al di fuori dell'Unione Europea, mentre si è andato diffondendo rapidamente il reclutamento da Africa, Sud America, Medio e Estremo Oriente di lavoratori impiegati nella movimentazione delle merci.

Sia nell'autotrasporto che nella logistica delle merci, queste differenze nell'origine dei lavoratori si annullano quando si analizzano le caratteristiche fondamentali del loro lavoro: poche regole, tanto lavoro, poco salario; rapporti di lavoro dei più svariati, dove perfino il voucher è spesso sopravanzato dal lavoro irregolare inteso nel senso proprio del termine e che, in molti casi, è corretto definire vero e proprio lavoro nero; forme cooperative finte, talmente finte che, specialmente nella logistica, molti lavoratori ignorano addirittura di esserne soci.

E proprio la logistica delle merci, non a caso, mantiene gli indici di gravità e di frequenza degli infortuni elaborati dall'Inail (quindi, per essere chiari, limitati sostanzialmente ai soli infortuni regolarmente dichiarati...) su valori tuttora molto elevati per l'insieme dei trasporti, che non hanno un andamento decrescente nemmeno in ragione del calo oc-

cupazionale stimabile per l'insieme del settore, proprio perché nella logistica il calo è stimato meno che proporzionale rispetto alla riduzione occupazionale stimabile.

Sì, purtroppo, stime...

Perché, anche incrociando diverse fonti di dati, incerto è il numero degli occupati nella logistica delle merci e incerto è il numero degli incidenti sul lavoro che effettivamente accadono nelle attività di movimentazione delle merci e, conseguentemente, i relativi dati.

All'analisi e al commento dell'andamento dell'infortunistica sul lavoro, il convegno di oggi affianca il tema delle malattie professionali.

Da tempo sosteniamo che il fenomeno delle malattie professionali è notevolmente sottovalutato anche in ambito trasportistico.

Molte malattie professionali sono il risultato di una costante usura da lavoro, determinata soprattutto dalla fatica e dallo stress.

A differenza dei fenomeni infortunistici, per i quali la freddezza e l'oggettività dei numeri, pur nelle incertezze cui si è appena fatto cenno, consentono analisi abbastanza precise dei loro andamenti e del ricorso delle diverse dinamiche e causali, i fenomeni delle malattie provocate dal lavoro sono più «subdoli».

La malattia professionale si insedia, si manifesta e si aggrava lentamente, spesso si confonde con forme di malattia «comune».

Il suo riconoscimento richiede di solito un lungo tempo anni, perché necessita di un supporto scientifico che la individui chiaramente come di origine lavorativa. Spesso accade, però, nel tempo intercorrente tra la

denuncia del lavoratore e il normale iter degli accertamenti scientifici, che mutino radicalmente il contesto lavorativo, le modalità operative della produzione, i materiali e le sostanze impiegate, le mansioni stesse effettivamente svolte dal lavoratore. Il trascorrere del tempo rende perciò difficile provare a posteriori l'origine professionale della malattia denunciata e questa difficoltà è ancora maggiore in anni come questi, di impetuosa innovazione tecnologica.

Certo, d'altro canto, gli stessi progressi tecnologici, anche nella progettazione e nella costruzione dei mezzi di trasporto, possono influire positivamente, riducendo l'esposizione ad alcuni dei rischi lavorativi, ma, all'opposto, malgrado ciò o, addirittura, per effetto dei progressi tecnologici stessi, tendenzialmente si incrementano i ritmi di lavoro, i possibili fattori di stress e si determinano condizioni di diversa distribuzione dei carichi di lavoro su una platea di occupati progressivamente in riduzione.

L'evoluzione dell'insieme di questi fenomeni e la loro interrelazione hanno indotto nel corso degli ultimi anni la Filt-Cgil, di solito in stretta collaborazione con il Patronato Inca e, spesso, anche in rapporto con l'Inail, a intraprendere diverse iniziative di studio e di ricerca nei settori del trasporto su strada, sia di merci che di persone, le cui risultanze saranno nel dettaglio illustrate subito dopo questa relazione introduttiva.

Risultanze che mettiamo a disposizione del dibattito del convegno odierno.

Intanto, però, mi pare utile anticipare già in questa relazione che i dati ci dicono che il fenomeno delle denunce di malattie profes-

sionali nei trasporti è in crescita ed è destinato a crescere ulteriormente, a fronte di un preoccupante e decrescente riconoscimento delle stesse da parte dell'Istituto assicuratore.

La combinazione dei fattori cui si è fatto cenno poco sopra (innovazione tecnologica, ritmi di lavoro, stress, redistribuzione dei carichi) non può che determinare nel prossimo futuro un andamento in questa direzione.

Emblematico è, in questo senso, l'esempio dei disturbi muscolo-scheletrici, determinati nell'autotrasporto da postura, vibrazioni, stress, fatica.

Il tema è stato oggetto per i trasporti anche di un'iniziativa di emersione da parte del governo e dell'Inail insieme alle parti sociali, ma, allo stato, vanno segnalate due evidenti anomalie normative.

Da un lato, infatti, si iniziano a intravedere alcuni primi riconoscimenti normativi che evidenziano il nesso causale di alcune malattie professionali di natura muscolo-scheletrica nell'autotrasporto merci. All'opposto, però, questo nesso si nega in sede di contenzioso, spesso paradossalmente e anche da parte dell'Inail, per patologie analoghe denunciate da lavoratori del trasporto pubblico locale e, più in generale, dell'autotrasporto di persone.

Dall'altro lato, le norme pensionistiche in vigore dal 2012 hanno giustamente riconosciuto ai conducenti dell'autotrasporto di persone la qualificazione di lavoro usurante, mentre, con le norme attualmente vigenti, l'età per i camionisti sarebbe destinata progressivamente a crescere fino a 68 anni.

Certo, adesso si tratta di capire quali saranno i contenuti dei correttivi effettivamente

introdotti dalla Legge di Bilancio 2017 e i tempi della loro attuazione, ma l'attuale paradosso appare evidente, come evidenti risultano peraltro, con le norme attuali, gli ulteriori rischi che può comportare per la sicurezza stradale la presenza di conducenti ultrasessantacinquenni nell'autotrasporto merci.

Al riguardo, ritornando al tema della Legge di Bilancio in via di conversione, appare inoltre anche utile ricordare che il tema dell'età di pensionamento è «sensibile» per molte attività lavorative che si svolgono nei trasporti, soprattutto per quanto riguarda il lavoro mobile – nell'ambito del quale, va sottolineato a titolo di esempio, non può a nostro parere persistere l'assenza di correttivi per il personale marittimo navigante –, ma anche alcune delle attività lavorative non mobili dei trasporti che presentano evidenti analogie con altre, come, ancora a solo titolo di esempio, quelle degli operatori su gru in ambito portuale.

Per chiudere rapidamente questa parentesi, è infine utile ricordare che, nei trasporti, l'età di pensionamento incrocia anche l'idoneità fisica alle mansioni, per la quale per molte figure professionali operanti nei trasporti sono prescritti requisiti particolari connessi con la sicurezza della circolazione e/o del ciclo produttivo. Tali requisiti possono venire meno con l'avanzare dell'età e la conseguente inidoneità fisica può pregiudicare la stessa prosecuzione del rapporto di lavoro, con un evidente e iniquo paradosso: ci si usura lavorando, per usura e per età possono venire a mancare i requisiti fisici, ma quell'usura e quell'età non danno al lavoratore titolo né a una qual-

che agevolazione nel pensionamento, né al riconoscimento della malattia professionale. . .

Il tema delle malattie professionali evidenzia inoltre una problematica specifica che, per stare agli argomenti di questo convegno, riguarda il trasporto pubblico locale, ma in realtà riguarda tutte quelle attività lavorative che, nei trasporti, sono interessate alla sorveglianza sanitaria periodica.

Si tratta, sostanzialmente, del fatto che mentre, da un lato, si è attuata la parte di sorveglianza periodica destinata alla riduzione del rischio che talune patologie possono determinare nella qualità di conduzione del mezzo, quindi nei confronti delle persone trasportate e degli utenti della strada, risulta ancora troppo spesso trascurata la parte di sorveglianza periodica che la legge prevede per la medicina del lavoro.

In pratica, cioè, nella gran parte delle aziende del settore risultano assai rari, troppo rari, i casi in cui, in conseguenza di valutazioni dei rischi che ne «scaricano» la responsabilità su fattori esterni, la sorveglianza sanitaria di medicina del lavoro non interviene per la prevenzione a tutto campo dei danni alla salute degli addetti alla guida.

In questo senso, tipico ed esemplare è il caso, soprattutto in alcune città, del manto stradale particolarmente disconnesso: non è certo una responsabilità dell'azienda di trasporto se le strade sono in quello stato, e le strade in quello stato provocano certamente l'abbassamento della qualità del lavoro dei conducenti e della qualità del servizio per i viaggiatori; ma in che misura quello stato della pavimentazione stradale è valutato come fattore di rischio, visto che l'onere per contenere i dan-

ni alla salute dei propri lavoratori è in ogni caso a carico del datore di lavoro?

Come pure di particolare rilievo, con i dati che registrano un andamento preoccupante, risulta essere in diversi settori dei trasporti, in particolare, per stare ai temi del nostro convegno di oggi, nel trasporto pubblico locale, il fenomeno delle aggressioni al personale di verifica dei titoli di viaggio e addirittura al personale di guida. Fenomeno che, però, non viene praticamente considerato in sede di valutazione dei rischi, soprattutto per quanto riguarda il possibile innalzamento del livello di stress a carico del lavoratore, sia in presenza di episodi specifici che, in maniera continuativa, nello svolgimento «ordinario» della propria mansione.

Questi i temi proposti, con l'obiettivo di riaprire un dialogo, che, a partire da oggi, assuma anche un carattere di continuità e si sviluppi con:

- le Commissioni parlamentari competenti sul lavoro, che hanno da svolgere nelle prossime settimane un intenso lavoro sul D.d.l. Bilancio 2017, ma alle quali chiediamo, in particolare, anche un contributo per dare integrale applicazione del D.lgs. n. 81/2008 ai settori portuale, marittimo e ferroviario;
- il governo, oggi qui rappresentato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale chiediamo, intanto, che congiuntamente al ministero del Lavoro, promuova l'iniziativa per il superamento dell'attuale regime di deroga per i tre settori appena citati. E poi, che, congiuntamente agli altri dicasteri competenti, riapra il confronto anche con le parti sociali in tema di

sicurezza stradale e del lavoro, attraverso il potenziamento dei controlli su strada e un migliore coordinamento delle norme che intervengono sulla sicurezza della circolazione stradale, a volte non applicate anche nei cantieri stradali;

- l'Inail, al quale chiediamo la disponibilità di analizzare insieme alle parti sociali, anche in sedi di confronto specifiche, i più generali fattori di rischio presenti nelle attività di trasporto, avendo ben presente che, in ogni caso, per i lavoratori del settore non chiediamo di fornire solo tutele risarcitorie ma, prima di tutto, prevenzione;
- le associazioni di rappresentanza datoriale nei trasporti, comprese quelle dell'artigia-

nato, con le quali riteniamo utile costruire i possibili punti di convergenza nelle sedi istituzionali testé proposte e, soprattutto, anche a livello aziendale e a partire dalle imprese grandi, attivare confronti che offrano al settore buone prassi e atti di indirizzo sui temi oggetto di questo nostro convegno;

- le comunità e le associazioni scientifiche per il supporto che vorranno offrire alle tesi che anche oggi sono rappresentate, considerando i loro contributi essenziali al riconoscimento più generale, ma sostanziale, dei problemi di salute e sicurezza anche di questo particolare mondo del lavoro.

Presentazione

■ di Silvano Candeloro*

Abbiamo scelto di occuparci della salute e della sicurezza nel trasporto di merci e persone perché, ancor prima di avviare l'indagine su un campione significativo di 600 questionari raccolti tra i lavoratori del settore, ci siamo resi conto di quanto fosse bassa la percezione dei rischi alla salute tra gli stessi addetti, nonostante l'aumento degli eventi infortunistici e la consistente sottostima delle denunce di malattie professionali. Fenomeni che rispecchiano spesso condizioni di lavoro insalubri sulle quali occorre avviare una riflessione seria, insieme alle categorie sindacali, per mettere in campo tutte le misure necessarie per sviluppare la prevenzione e la tutela previdenziale e socio-assistenziale dei lavoratori. Il progetto per l'individuazione e l'emersione delle malattie professionali nel settore del trasporto merci e persone nasce nel 2015 con la collaborazione tra Inca e Filt traendo spunto dal Decreto del ministero del Lavoro del 10 giugno 2014. Tale Decreto ha previsto l'inserimento dell'ernia discale fra le malattie per le quali è obbligatoria la denuncia ai sensi dell'art. 139 del T.U. 1124/65.

Anche in questo settore, si sta affermando, di fatto, una contrapposizione tra il diritto al lavoro e il diritto alla salute. Noi, come patronato, vogliamo uscire da questo schema affinché le due sfere del diritto siano messe in una relazione positiva. Da questo punto di vista, la sorveglianza sanitaria è uno strumento fondamentale perché aiuta a prevenire i danni alla salute imprimendo uno scatto in avanti verso l'affermazione di una nuova cultura della sicurezza e un aumento della consapevolezza dei rischi da parte di chi opera quotidianamente sui mezzi pesanti. Ciò implica una responsabilità penale o civilistica, nei casi di incidenti o di malattie professionali, ma anche una responsabilità sociale. Se un trasportatore si ammala a causa del lavoro e non può più svolgere quella mansione, le conseguenze non ricadono soltanto sulla persona, ma anche sulla sua famiglia e, più in generale, anche sulla collettività, che, attraverso l'Inail, dovrà farsi carico di sostenere le spese di assistenza per aiutarlo a guarire e a riprendere il proprio percorso di vita. Un diritto sacrosanto che richiama la responsabilità sociale.

* Collegio di presidenza Inca Cgil

Per il nostro patronato, indagare su questo settore ha significato mettere sotto osservazione le reali condizioni di lavoro che, con buona probabilità, sono all'origine del fenomeno sia degli infortuni sia delle malattie professionali del settore, come in altri. Spesso si tratta di condizioni inadeguate, sotto il profilo della prevenzione, per i mancati investimenti da parte del datore di lavoro nel rinnovare il parco macchine, nel rispettare i limiti orari di lavoro e di riposo, nell'operare al fine di ridurre i rischi di incidenti o l'insorgere di una patologia.

Questo richiama l'esigenza di incoraggiare ogni atto, ogni misura che possa aiutare a rimuovere le cause per riaffermare che il diritto alla salute e il diritto al lavoro sono due facce della stessa medaglia, impossibili da disgiungere.

Occorre, quindi partire dalla conoscenza dei rischi presenti all'interno dei luoghi di lavoro, elaborando un Documento di valutazione che rispecchi fedelmente le condizioni di lavoro, non omissivo, come spesso avviene. Solo in questo modo si potranno avviare azioni di prevenzione reali, rispettando le prerogative di tutti all'interno di ogni azienda. In questo nuovo percorso è importantissimo valorizzare il ruolo dei rappresentanti dei lavoratori alla sicurezza fornendo loro la formazione necessaria e la possibilità di esercitare il diritto a vigilare su ciò che accade nei luoghi di lavoro, senza dover subire alcun ricatto. Ciò chiama in causa anche il medico competente che deve esercitare le sue prerogative con la necessaria sorveglianza sanitaria, indicando anche quali sono gli elementi reali indispensabili

per elaborare il Documento di valutazione dei rischi, in ogni azienda, che rispecchi realmente le condizioni di lavoro. Sappiamo che non è semplice, soprattutto in un settore dove è prevalente la presenza di piccole e piccolissime imprese, anche individuali. Troppo spesso le aziende, per paura di subire un aumento del premio assicurativo dovuto all'Inail, inducono il lavoratore infortunato o tecnopatico a ritirare la denuncia. Nelle imprese individuali, quando il lavoratore infortunato si identifica con l'impresa stessa, l'omissione della denuncia è incoraggiata perché troppo alto il rischio di perdere l'occasione di lavoro.

È una prassi che noi non possiamo accettare. Per questo dobbiamo attivare ogni piccola misura che aiuti a far emergere gli infortuni e le malattie professionali in questo settore. Solo in questo modo riusciremo ad accrescere la nostra capacità di tutela individuale e la rappresentanza degli interessi di ogni lavoratore.

La tutela collettiva delle persone e quella individuale sono due facce della stessa medaglia e devono stare insieme. Il nostro obiettivo non è semplicemente quello di portare a casa un maggior numero di denunce di malattie professionali, ma quello di analizzare la situazione per evitare che il lavoro continui a essere fonte di malattie o di infortuni. Per raggiungerlo è necessario lavorare sulla prevenzione, ed è fondamentale in questo senso la collaborazione tra le parti anche nel rapporto con Inail.

Ci sono tre aspetti, secondo me, che incidono sulla salute delle persone. Il primo chiama in causa le condizioni di lavoro; poi sicu-

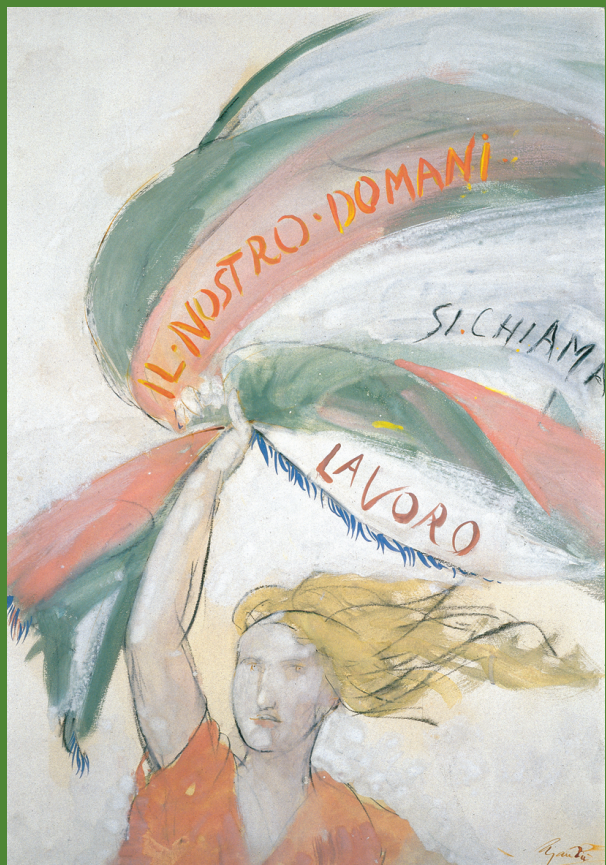
mente l'età; infine anche il patrimonio personale genetico. Tenendo insieme questi tre aspetti, vogliamo offrire con questa iniziativa pubblica una sede di dibattito coinvolgendo tutti gli attori istituzionali per affrontare i nodi da sciogliere e avviare un percorso

virtuoso perché si superi la inaccettabile contrapposizione tra diritto alla salute e diritto al lavoro che, soprattutto, con la precarietà e la compressione dei diritti, si sta affermando in modo molto pericoloso, compromettendo la dignità di ogni singolo lavoratore.

FOCUS SU

Rischi per la salute tra gli addetti al trasporto delle merci

di Marco Bottazzi e Nadia Fanelli



Giacomo Manzù, Il nostro domani si chiama lavoro, 1977

Le malattie professionali nel settore dei trasporti su strada

■ di Marco Bottazzi* e Nadia Fanelli**

Siamo partiti fondamentalmente dal fatto che, soprattutto per quanto riguarda il trasporto, in particolare quello su strada di merci e persone, si registra non soltanto una evidente sottostima, ma anche una percezione alterata di quelli che sono i rischi lavorativi. Una indagine realizzata dall'istituto francese su salute e sicurezza dei francesi fa emergere che i dati mostrano una concentrazione degli eventi infortunistici legati ai mezzi di trasporto su strada molto più alta rispetto a quella registrata nel nostro paese. I dati francesi ci dicono, infatti, che solo un decimo degli infortuni, nel settore dei trasporti, avviene su strada. La maggior parte degli eventi, infatti, avviene nelle operazioni di carico e scarico delle merci, nella discesa e nella salita dal mezzo, cioè quando i camion sono in uno stato di «fermo».

Nel settore trasporto merci su ruota si registra il tasso infortunistico più alto e grave rispetto a quello che noi consideriamo come punto di riferimento, cioè l'edilizia. Quindi, necessita di essere messo sotto osservazione.

Una buona parte degli infortuni non viene denunciata all'Inail e, spesso, gli eventi finiscono per essere considerati come malattie comuni. Questa sottostima non riguarda soltanto gli incidenti, ma anche le malattie professionali.

I dati Inail rilevano che le principali patologie lavoro correlate si manifestano per lo più con disturbi a carico del segmento manobraccio e a carico del rachide, della colonna vertebrale; dati che sono confermati anche dall'Organizzazione internazionale del lavoro. Alcuni altri problemi di salute sono lo stress, la fatica, i disturbi muscolo-scheletrici, l'obesità. Negli altri paesi europei, lo stress, cui sono sottoposti i lavoratori di questo settore, è prevalente, ma non in Italia. Le rapine o le aggressioni sono le principali fonti di paura, che mettono a repentaglio la sicurezza di chi guida i mezzi pesanti. Nel nostro paese, secondo la nostra indagine, questo rischio non è emerso. Tuttavia, dovremo fare molta attenzione perché la sua mancata rilevazione potrebbe avere ragioni diverse, tra cui anche la paura di percepire lo stress non co-

* Responsabile della consulenza medico-legale Inca Cgil

** Responsabile dell'ufficio salute e sicurezza Filt nazionale

me fattore di rischio, ma come ostacolo alla prosecuzione del lavoro.

Per quanto riguarda il nostro paese, i dati del ministero sulle malattie professionali, diffusi in occasione di campagne di comunicazione sull'argomento, segnalano come le patologie muscolo-scheletriche siano importanti e dunque un problema serio; tant'è che sono aumentate del 65 per cento. Nel 2008, anno in cui sono state aggiornate le tabelle Inail, c'è stato un aumento delle denunce di queste patologie, a cui però non è seguito un adeguato livello di riconoscimenti delle prestazioni da parte di Inail.

Su quest'ultimo aspetto del problema occorre un ulteriore approfondimento che investa la sfera della valutazione del rischio: su dov'è il rischio, chi lo calcola, come lo si calcola e, soprattutto, se la valutazione del rischio tiene conto non solo del rischio aziendale, ma anche complessivamente di quello legato alla mansione. Mi riferisco, per esempio, allo stato del manto stradale. Se si fa l'indagine solo sulla vibrazione emessa da un mezzo di trasporto, sicuramente si ha un rischio molto inferiore a quello percepito realmente dal lavoratore. E noi diciamo sempre che la colonna vertebrale del lavoratore non è così intelligente da differenziare tra il rischio vibrazioni del camion e quello delle vibrazioni derivanti dal manto stradale rovinato. Quindi la valutazione andrebbe fatta complessivamente e deve fotografare la realtà dell'esposizione lavorativa.

Da qui siamo partiti prima con un progetto sperimentale, che ha coinvolto tre realtà, raccogliendo oltre 600 questionari. Naturalmente c'è stata tutta una fase preparatoria

nella quale sono stati investiti gli Rls e gli Rsu, coinvolti nell'indagine, che è stata condotta con una metodologia standardizzata, ben consolidata e recepita anche dall'Organizzazione internazionale del lavoro (vedi **allegato 1**, pagina successiva).

Questa modalità di lavoro si basa sul concetto fondamentale della «mappa del corpo»; in altre parole chiediamo al lavoratore di indicare quali sono le parti del corpo che fanno male dopo un turno di lavoro in modo persistente, periodico od occasionale, per misurare la gravità del sintomo.

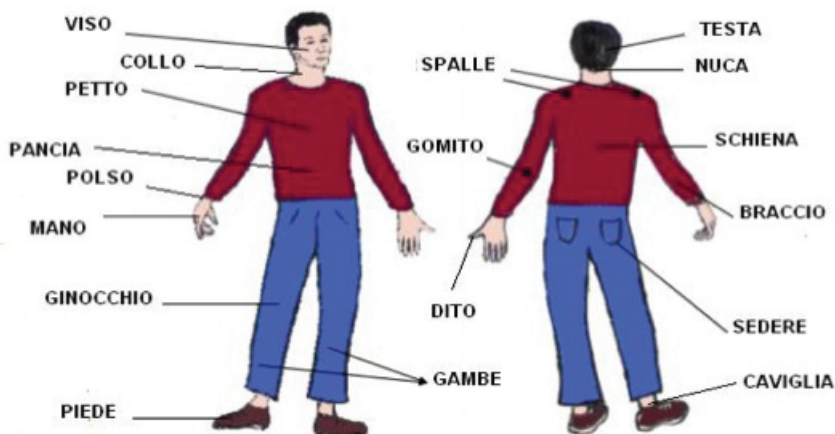
Alla persona abbiamo sottoposto, quindi, un questionario tradotto in tre lingue perché è stata nostra intenzione voler rappresentare un campione realistico della composizione degli addetti che, come sappiamo tutti, non sono soltanto italiani. Questa scelta però non è stata premiata perché abbiamo potuto rilevare che c'è soprattutto tra i lavoratori stranieri un maggiore timore nel rispondere alle domande del questionario, anche solo nel dare informazioni sul proprio stato di salute.

Per questo tipo di indagine abbiamo voluto coinvolgere anche i lavoratori autonomi, un po' perché, nella storia di questi anni, molti dipendenti sono diventati essi stessi autonomi, e un po' anche perché i lavoratori autonomi potevano essere meno condizionati in quanto non soggetti a eventuali aumenti di premi assicurativi da pagare all'Inail. Quindi, la loro presenza nella composizione del campione su cui concentrare la nostra indagine è stata utile per avere più informazioni sulle malattie professionali, cui sono soggetti gli addetti del settore.

Ricerca attiva delle malattie professionali e dei problemi di salute correlati al lavoro

Questionario auto-somministrato

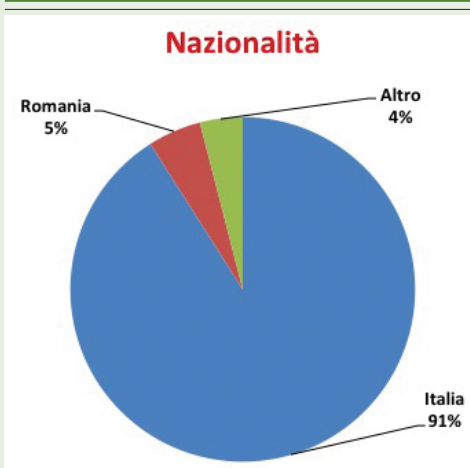
Standardized Nordic questionnaire for analysis of musculoskeletal symptoms ILO/BIT "Barefoot research: a manual for organizing on work security".



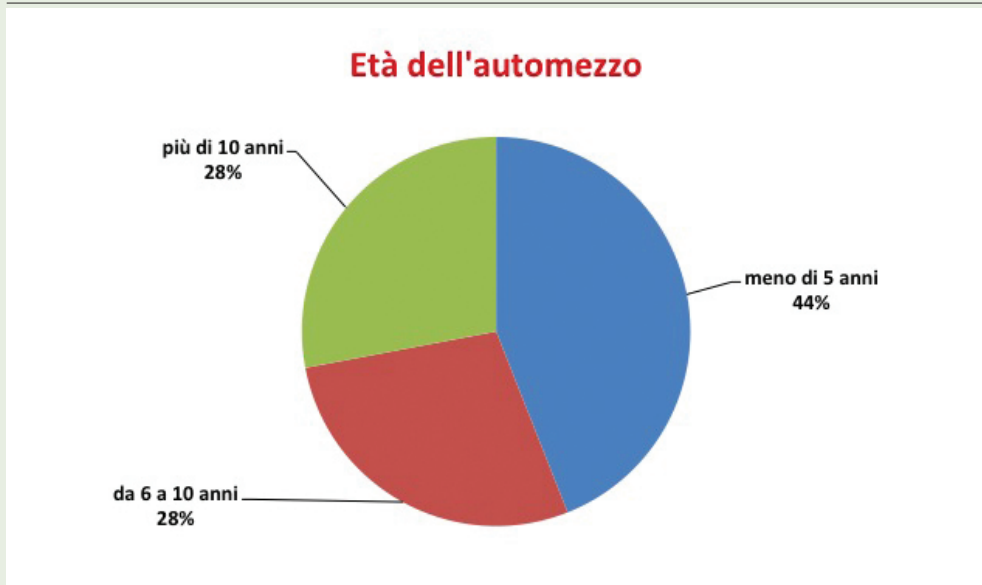
Quindi, i risultati dello studio rappresentano realtà molto diverse, purtuttavia diffuse sul territorio nazionale. Ciò ci ha permesso anche di capire quali possono essere le diverse modalità di svolgimento dello stesso tipo di lavoro.

Il campione analizzato vede una prevalenza di italiani e una parte significativa di lavoratori rumeni, gli unici che si sono mostrati disponibili a sottoporsi a questo tipo di indagine (vedi allegato 2).

ALLEGATO 2



ALLEGATO 3



Il primo dato significativo riguarda l'età del mezzo che nella maggior parte dei casi supera i dieci anni di vita (vedi **allegato 3**).

Un fattore che ci fa sostenere la necessità di avviare anche nel settore del trasporto una campagna come quella già collaudata in agricoltura sui trattori, per incoraggiare il rinnovamento delle macchine, perché anche l'usura del mezzo fa aumentare sicuramente le esposizioni a rischi per la salute.

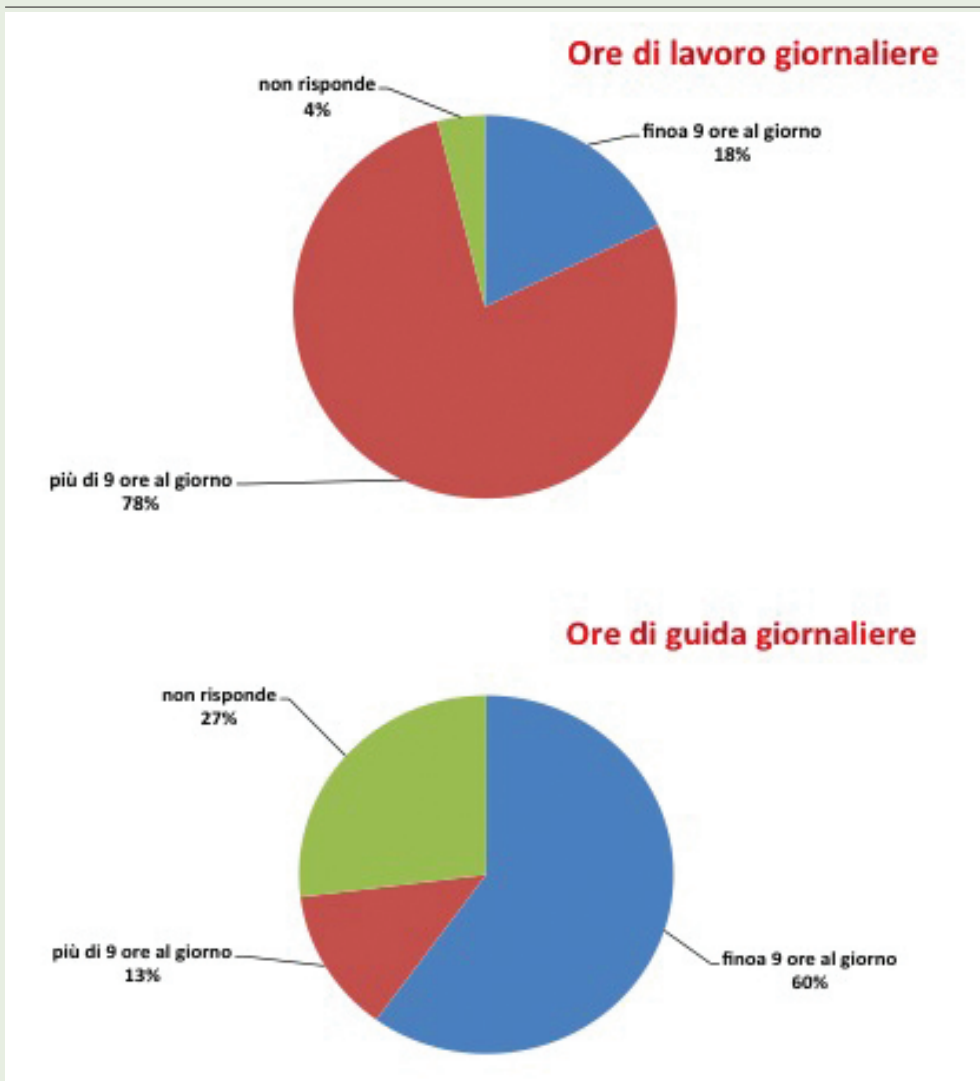
Strettamente connesso a questo problema è l'orario di lavoro. In buona parte, i lavoratori sono alla guida dei camion per sette ore continue, quasi verso il limite massimo permesso dalla normativa europea. Normativa che, ricordiamolo, vale non solo per i 24 paesi della Unione Europea, ma anche per altre aree geografiche extra Ue (vedi **allegato 4**, pagina successiva).

Se alle ore di guida dedicate, si aggiunge che la maggior parte dei lavoratori intervistati si

occupa anche delle operazioni di carico e scarico delle merci, il rischio di affaticamento raddoppia in modo netto. Considerando i risultati, l'indagine fa emergere che ben 302 lavoratori su 453 segnalano di avere problemi al tratto lombosacrale. L'altro segmento importante che viene coinvolto è il «distretto superiore», cioè quello che viene indicato dai lavoratori come collo, nuca, spalle.

Il dolore lombosacrale è direttamente proporzionale all'età del lavoratore, ma comunque precocemente accusato anche da addetti giovani, a dimostrazione di come la mansione svolta abbia ripercussioni degenerative non fisiologiche: 103 intervistati si concentrano nella fascia 50/60 anni e altrettanti sono tra i 40 e i 50 anni; cioè persone che potrebbero avere una colonna ancora in buone condizioni. Ciò è confermato anche da un altro risultato. Quasi un decimo dei lavoratori con problemi di dolore

ALLEGATO 4



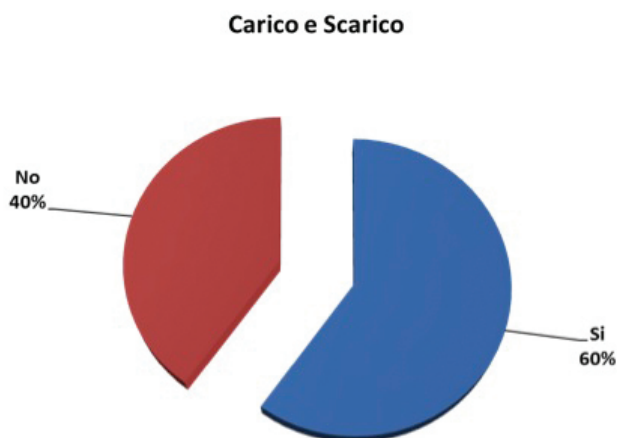
lombosacrale si colloca nella fascia di età tra i 30 e i 40 anni; a conferma del fatto di come il lavoro intervenga a determinare quella sintomatologia e quel problema alla colonna (vedi allegato 5, pagina successiva). Ad agire in modo preponderante sul problema del rachide e della colonna vertebrale è oltre all'età anche l'anzianità di servizio: quindi, una persona giovane, ma con una lunga

anzianità di servizio manifesta problemi di salute e disturbi alla colonna lombosacrale proporzionalmente maggiori rispetto al lavoratore, magari più anziano, ma con meno anni di servizio.

Queste patologie lavoro correlate colpiscono sicuramente chi si occupa del carico e dello scarico delle merci, quindi, chi fa movimentazione manuale, ma sono segnalate anche da

ALLEGATO 5

% di lavoratori che effettuano anche carico e scarico



coloro che si limitano alla guida dei mezzi pesanti. Quindi, non è solo la movimentazione manuale di carichi che determina il problema del dolore lombosacrale, ma c'è anche una quota importante di intervento di tutto il tema delle vibrazioni cosiddette «whole body», cioè al corpo intero, cioè il rischio tipico di chi conduce il mezzo. Dato concorde, questo, con quello emerso nella indagine che abbiamo condotto alcuni anni orsono nel settore del trasporto pubblico locale.

Un altro segnale che indica come effettivamente il lavoro incida sul rischio di questi lavoratori è il cosiddetto «colpo della strega», accusato da quasi due terzi dei lavoratori intervistati, sotto forma di episodi di lombalgie acute, in gran parte recidivanti che investono soprattutto i 30-40enni. Quindi, persone che si collocano in una fascia ancora estremamente giovanile.

Un altro elemento significativo riguarda la

segnalazione dei disturbi a carico delle spalle, accusati a fine turno di lavoro. Intersecando il dato della patologia dolorosa della spalla con l'età, non emerge una correlazione con l'utilizzo di mezzi di trasporto vecchi, che potrebbero richiedere uno sforzo maggiore nella conduzione. Mentre, risulta evidente il nesso tra la sintomatologia dolorosa della spalla e il numero di ore di guida giornaliera effettuato. Infatti, questi disturbi vengono accusati a fine turno tra coloro che stanno alla guida dei camion per più di sette ore e aumentano proporzionalmente con il prolungamento orario ulteriore al volante. Questi dati indicano che sono proprio le condizioni di lavoro a provocare la sintomatologia dolorosa, sulle quali va posto nel giusto rilievo l'aspetto ergonomico del posto di lavoro.

Tra le sintomatologie rilevate dall'indagine, ci sono anche quelle a carico del ginocchio, un

tema sul quale con l'Inail stiamo ragionando da tempo, in vista della revisione delle tabelle. Molti sono gli infortuni provocati durante la discesa rapida dai camion, dopo tante ore di guida.

Per ultimo, ma non meno importante è il fenomeno dei cosiddetti «colpi di sonno», che sono più frequenti nelle ore postprandiali e assenti durante la mattina o la sera. Quindi, probabilmente, in parte legati a un elemento aggiuntivo, che è quello dell'alimentazione. Tuttavia, i lavoratori che dicono di averne sofferto, attribuiscono la causa alla privazione del sonno, cioè al non aver dormito in modo sufficiente prima di mettersi alla guida del mezzo. Il che richiederebbe una riflessione seria sul rispetto della normativa comunitaria, laddove stabilisce 11 ore di pausa tra un turno e l'altro e un richiamo alla sorveglianza sanitaria sui lavoratori del settore che accusano anche fenomeni di apnee notturne.

L'elemento che ci ha colpito di più è il fatto che tanti addetti non conoscessero il problema, pur essendo stati colpiti da episodi di apnee notturne. Oltre 10 per cento degli intervistati han detto di soffrire di questo problema. Si tratta di lavoratori in buona parte in sovrappeso, anche giovani.

Il tema dell'obesità e quindi dell'alimentazione implica una problematica complessa che merita di essere oggetto di attenzione specifica. Molti intervistati hanno segnalato problematiche del tratto gastrointestinale. Il 15 per cento del campione segnala problemi emorroidali.

Sono tutte problematiche importanti sulle quali occorre lavorare e riflettere per mettere

in campo interventi di prevenzione definendo accorgimenti e modificando comportamenti che possono incidere sul verificarsi o meno di eventi di questo tipo.

Per questa ragione è importante l'attività di sorveglianza sanitaria sugli operatori del settore che allo stato attuale non è efficace. E lo dimostrano i dati della nostra indagine, laddove verifichiamo che lavoratori affetti da importanti patologie cardiovascolari, già sottoposti a interventi chirurgici, non avessero alcuna limitazione prescritta dal medico competente. Occorre, quindi, ragionare sulla qualità della sorveglianza sanitaria e soprattutto sulla partecipazione del medico competente all'attività di formazione di questi lavoratori, al quale spetta il compito di fornire tutte le indicazioni inerenti l'igiene alimentare e l'igiene di vita del lavoratore, utili per dare risposte efficaci ad alcune delle problematiche emerse nell'indagine. Ciò consentirebbe di svolgere la sorveglianza sanitaria in modo sostanziale e non formale, come purtroppo realmente avviene.

L'aspetto più preoccupante, che emerge con evidenza dalla nostra indagine, è che lavoratori con patologie chiaramente invalidanti non sono stati raggiunti da giudizi di «non idoneità» o di «idoneità limitata», neanche quando sono stati segnalati al medico competente. Quasi a prefigurare un atteggiamento elusivo rispetto all'obbligo di denuncia, pur previsto dall'art. 139 del Testo Unico del '65. È un tema importantissimo che dobbiamo affrontare insieme ai Medici competenti per sollecitare azioni concrete di contrasto e di emersione del fenomeno delle malattie professionali.

Interventi

■ Fabio Pontrandolfi *

Questa esperienza ci dimostra che quando Confindustria e organizzazioni sindacali lavorano insieme, riescono a raggiungere risultati positivi. Questo vale anche quando collaboriamo insieme con le istituzioni, come l'Inail o come il ministero del Lavoro, che, di fronte a un'azione condivisa, più serenamente arrivano a considerazioni affini alle nostre e sono più disponibili nell'aprire nuove possibilità. Quindi, sicuramente, un passo comune su questi temi lo abbiamo fatto. Dobbiamo partire dalla considerazione che il trasporto è il motore fondamentale della ripresa di questo sistema economico, che è ancora in crisi e che ancora non vede un momento di vera ripresa; ed è proprio nel trasporto che va identificata la linfa vitale che fa spostare persone e merci, e consente, quindi, di movimentare la produzione, il lavoro. È dunque un fattore di competitività, in Italia e soprattutto all'estero, perché solamente se le merci si spostano, se i lavoratori si spostano, se le persone si spostano, si può dare uno strumento fondamentale alla parte manifatturiera del paese che ha

bisogno di produrre, di commerciare e di trasferire beni.

I dati che ha messo in evidenza l'indagine mettono in luce quello che, secondo noi, è il vero approccio a questa materia, la sicurezza nelle strade, che è la prevenzione. Cioè, l'analisi delle malattie professionali, delle modalità in cui si manifestano, delle cause, delle possibili considerazioni consequenziali e, quindi, il giudizio di idoneità, il giudizio di inidoneità, le paure. I riflessi sulla salute, *in primis*, sono un elemento che non può essere preso in sé, non può essere considerato in sé, ma deve avere una conseguenza. Tutte le ricerche si fanno perché abbiano delle conseguenze.

In questo caso, come sempre accade in materia di salute e sicurezza, tutte le valutazioni non possono essere funzionali solo a stabilire le tutele *ex post*; quindi a stabilire quando l'istituto debba riconoscere e se debba riconoscere il nesso causale. Il vero problema è cessare di introdurre, nel sistema lavorativo, quei fattori di rischio che sono insiti nel lavoro.

C'è quindi un primo punto che per questo sistema rappresenta un momento fondamentale di prevenzione e di competitività, e quindi di sicurezza, ed è l'investimento sui mezzi. Si è parlato delle condizioni della strada, ma l'investimento sui mezzi di trasporto è un assetto fondamentale e il poter disporre di finanziamenti, di incentivi fiscali, aiuta a orientare la scelta dell'impresa verso la sostituzione della macchina; cosa che è avvenuta in agricoltura, per esempio con i trattori vetusti, e che deve avvenire anche nel mondo dei trasporti.

Finanziamenti che devono essere certi e strutturali e non casuali, probabili e incerti da prevedere, perché l'impresa fa una programmazione degli investimenti nella quale ci deve essere anche la certezza del finanziamento, altrimenti la programmazione rischia di fallire.

Inoltre, per rendere competitivo il sistema è necessaria una semplificazione burocratica perché ci sono vincoli in questo ambito; e vincoli e burocrazia devono essere limitati ed eliminati.

La tecnologia in questo campo credo che sia molto importante perché, attraverso uno sviluppo tecnologico dei mezzi di trasporto, si incide direttamente e immediatamente sulla sicurezza sul lavoro. Camion o macchine più sicuri sono un fattore di sicurezza. E non parlo tanto della sicurezza nei confronti dei terzi, perché lì credo che siamo arrivati a livelli abbastanza evoluti. Parlo proprio della conformazione del luogo di lavoro, quindi dell'abitacolo, di habitat del lavoratore. E questo in una logica di sostenibilità che passa attraverso una riduzione del co-

sto del lavoro, ma che è anche ambientale, perché non ci scordiamo che il mezzo di trasporto, al pari di tutti gli altri elementi, inquina. Quindi, più si investe nella sostituzione e nell'ammodernamento dei mezzi, meno si inquina.

Dunque, dobbiamo parlare di malattia, ma in una logica di prevenzione. Una prevenzione che si attua in un luogo particolare che è la strada, un luogo affollato, un luogo nel quale transita di tutto, la bicicletta, la macchina del privato, il grande autocarro. E transitano nell'ambiente. Quindi, questo ambito uomo/ambiente/veicolo va assolutamente indagato perché, se non interveniamo su tutti e tre gli elementi, cioè sull'uomo, sul veicolo e sull'ambiente circostante, non raggiungiamo l'obiettivo.

Poi dobbiamo intervenire sulla cultura della sicurezza, la formazione, la responsabilizzazione, che non vuol dire dare responsabilità o colpe, ma piuttosto responsabilizzare sui rischi che ci sono. Cioè rendere la persona consapevole che il rispetto dei turni, dei riposi, l'aver uno stile di vita personale corretto, possono incidere sulla propria e sull'altrui sicurezza.

Sul tema della formazione e dei comportamenti personali tornerò perché sono particolarmente importanti. È un campo, questo della sicurezza, nel quale molto spesso insieme agli amici del sindacato interveniamo congiuntamente proprio perché condividiamo gli obiettivi. Ma l'investimento è fondamentale, perché noi ci stiamo avviando a una Industria 4.0, cioè a un sistema in cui l'innovazione tecnologica la farà da padrona, in un mondo nel quale la tecnologia ci aiu-

terà a superare molti aspetti che oggi sono rimessi ancora all'uomo.

Penso, per esempio, alla manutenzione delle macchine, con l'utilizzo di chip o di altre attrezzature tecnologiche che consentano di rilevare sistematicamente i vizi o gli obblighi di manutenzione. Questo sarebbe fondamentale perché ridurrebbe gli incidenti e migliorerebbe la qualità del lavoro.

Un altro aspetto fondamentale sul quale bisogna insistere, però, è quello della regolarità, della legalità. Cioè il mondo dell'autotrasporto, come il resto dell'attività produttiva, può competere solo nel rispetto della legalità perché con l'illegalità, con il dumping, con i comportamenti scorretti non si può competere.

Anche la formazione deve essere intesa come un investimento, ma c'è bisogno che sia di qualità. E abbiamo tutti l'impressione che, invece, ancora oggi, gli interventi su questa materia siano più orientati alla quantità, al rispetto formale che non ad aspetti veramente sostanziali. Quindi, formazione, ma di qualità.

I comportamenti e gli stili di vita sono fondamentali. Lo sono in qualsiasi lavoro, ma nel trasporto ancora di più. C'è inoltre il tema della sorveglianza sanitaria su droga e alcol, su cui stiamo lavorando. In questo senso, a esempio, l'accordo Stato-Regioni su droga e alcol è fortemente carente. Manca di molti aspetti ed è eccessivo per tanti altri versanti perché va molto oltre le finalità della sorveglianza sanitaria del medico del lavoro e del datore di lavoro, perché entra in scelte di vita che non sono di competenza del datore di lavoro, entra in un tema qual è la tutela delle dipen-

denze che non compete evidentemente al datore di lavoro, purtuttavia ha una valenza sociale ben più alta. Allo stesso tempo, però, l'accordo è carente perché non si occupa, per esempio, di imprese senza dipendenti; non si occupa degli stranieri che pure sono tra quelli che, non rispettando le nostre regole, rappresentano un fattore di dumping sociale e anche di insicurezza per la stessa circolazione. Il rispetto dell'orario di lavoro, inoltre, è fondamentale. Non dobbiamo pensare che l'intervento prevenzionale debba agire sull'orario di lavoro, ma deve agire sulle condizioni di lavoro, su come si lavora; cioè deve contribuire a ridurre il rischio lavorativo.

Si è accennato alle condizioni delle strade, ma è evidente che gli automezzi sono a norma, sono marcati Ce; sono quindi automezzi che hanno tutte le caratteristiche per poter circolare in sicurezza. Ciò che non è adeguato, spesso, sono le strade. Ed è su questo che bisogna investire molto. E non parlo solo delle buche o dell'asfalto, parlo proprio di condizioni stradali che sono veramente inadeguate.

Certo, questo è anche un tema molto delicato, perché l'attività di guida, dalla quale sostanzialmente derivano le malattie evidenziate nell'indagine, a parte il carico e lo scarico delle merci, è percepita come meno pericolosa, perché è comune. Non lo è per l'orario, non lo è per le modalità, però in realtà, forse anche per questo, è avvertita come meno a rischio, perché è un'attività che facciamo tutti. Cioè, tutti guidiamo la macchina, certo non la guidiamo con le modalità, con le ore e con la pesantezza con le quali viene svolta da un trasportatore.

Tuttavia, le malattie professionali in questo settore sono tendenzialmente multifattoriali, sono a eziopatogenesi multifattoriale. Quindi, interpellano un'analisi delle cause, anche ai fini del riconoscimento, molto difficile, perché il fattore personale, soggettivo, nonché il fattore dell'età, incidono in maniera non indifferente insieme agli stili di vita. Questi vari elementi messi insieme nascondono un problema di fondo che è quello dei comportamenti, cioè quello delle scelte che ciascun lavoratore fa in coerenza con le proprie abitudini, in coerenza con quelli che sono veri e propri stili di vita. Parlando di ergonomia, dobbiamo capire se i camion, le macchine utilizzate, sono adeguatamente ergonomiche o se il problema dell'ergonomia non dipende dalla reazione che hanno queste macchine rispetto ai problemi del manto stradale. C'è inoltre il tema della certificazione di idoneità e quello dei lavori usuranti, perché questa attività è oggettivamente usurante.

Agire sulla prevenzione è l'unico modo per prevenire le malattie, perché significa intervenire prima che esse si manifestino. Su questo tema credo che dovremmo riflettere molto perché, come è emerso, tanti lavoratori sono in sovrappeso, molte attività vengono svolte anche nel pomeriggio quando ci sono i colpi di sonno o in condizioni di traffico pesante, e poi c'è il rischio della strada, ma anche il problema delle patologie personali, che nulla hanno a che fare con il lavoro. È chiaro che, nel momento in cui un lavoratore ha paura di dichiarare al medico competen-

te una propria patologia cardiaca o di altro tipo, mette in pericolo se stesso innanzitutto. Questo è un tema proprio di tutte le denunce di malattia professionale, cioè la paura del giudizio di inidoneità ma, anche, vista dal versante delle imprese, il problema degli effetti del giudizio di inidoneità, e cioè la possibile indisponibilità ad altre mansioni. Per un'azienda di autotrasporto che ha, per esempio, una segretaria e trecento lavoratori che svolgono quest'attività, altre mansioni non ce ne sono. Quindi, il problema dell'inidoneità è maggiormente avvertito.

Dunque, è giusto pensare a un intervento relativo alla tutela, ci mancherebbe altro, quindi al riconoscimento della malattia come professionale, però dobbiamo stare attenti perché il fattore professionale, dell'età e dello stile di vita si intersecano in maniera molto stretta.

L'ultima osservazione che volevo fare è relativa all'attuazione della normativa del Testo Unico 81 del 2008, con riferimento ai tre settori che ancora non sono resi coerenti, dal punto di vista normativo. Abbiamo un forte timore che, in materia di salute e sicurezza, il legislatore, invece di costruire una normativa funzionale all'esigenza manifestata di disciplinare questi settori, come è già avvenuto con il D.lgs. n. 81, introduca ulteriori criticità, complessità, norme che eccedono le finalità della sicurezza. Anche su questo aspetto dovremo manifestare una unità di vedute tra Confindustria e organizzazioni sindacali, che su alcuni temi c'è già, per chiedere un tavolo di confronto.

Interventi

■ Ester Rotoli

Il settore europeo dei trasporti è un settore cardine nel sistema produttivo ed economico nazionale e internazionale, che grazie agli sviluppi di mezzi di trasporto, attrezzature e strumentazioni a supporto risulta in continua evoluzione.

Peraltro con l'allargamento dell'Unione europea, l'intensificazione dei rapporti tra i paesi componenti, la libera circolazione delle merci, la maggiore sensibilità alle problematiche ambientali, diverse metodologie di scambi commerciali con l'avvento dell'*e-commerce*, si è assistito nel corso degli anni a modifiche delle modalità di lavoro delle aziende del settore con conseguenze relative anche alle condizioni dei lavoratori.

Le attività del settore, sono dunque fondamentali per la promozione della produttività, della crescita economica, dell'evoluzione della società e per la tutela dell'ambiente.

Le politiche connesse alla tutela dell'ambiente costituiscono peraltro un'opportunità di sviluppo delle politiche intersettoriali e di possibile integrazione tra gli obiettivi di salute e la cosiddetta «green economy», ampliando il concetto di salute secondo la defi-

nizione dell'Oms, e conducendo a una riflessione sul concetto di Prevenzione definita dal D.lgs. n. 81/2008 (art. 2, comma 1, lettera n) come «Il complesso delle disposizioni o misure necessarie anche secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, per evitare o diminuire i rischi professionali nel rispetto della salute della popolazione e dell'integrità dell'ambiente esterno». Il legame tra prevenzione, salute e ambiente in generale (incluso l'ambiente di lavoro) è pertanto un legame stretto, come peraltro evidenziato nei documenti strategici europei e nazionali.

A fronte di sistemi complessi e risorse limitate è dunque evidente come la definizione di strategie di intervento efficaci debba rispondere a requisiti stringenti di appropriatezza e specificità e come questi possano essere meglio individuati e applicati, se maggiore è la conoscenza dei fenomeni che intendiamo rappresentare e affrontare.

In questo contesto l'Inail dispone di numerose banche dati, alimentate dalle dichiarazioni/comunicazioni obbligatorie dei datori di lavoro, che grazie anche alla disponibilità

di una infrastruttura informatica avanzata e in continua evoluzione in termini di adeguamento agli standard di gestione, ne permettono la fruizione da parte dei soggetti funzionalmente preposti alla declinazione degli obiettivi di sicurezza e dunque agli interventi di prevenzione dei rischi collegati ai diversi settori produttivi.

In questo senso il sistema Open Data dell'Istituto rappresenta un modello tra i più avanzati tra quelli delle Pubbliche amministrazioni: finalizzato alla definizione di un nucleo di dati elementari da rendere pubblico per rappresentare in modo adeguato i fenomeni degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali, risponde, infatti, a una logica di condivisione con le altre Istituzioni, con la Comunità scientifica, con le Associazioni di categoria.

Se da un lato la comprensione dei fenomeni necessita di un'ampia base di dati in grado di generare informazioni utili e specifiche per le politiche e gli interventi di prevenzione, dall'altro l'attività di ricerca relativa alla conoscenza dei rischi e all'innovazione tecnologica permette di affrontarli per ridurre l'impatto in termini di rischio sulla salute e la sicurezza dei lavoratori. Ricerca che in taluni casi, come in tema di riabilitazione, reinserimento lavorativo o ancora di dispositivi di protezione individuale e collettiva, giunge a progettare strumenti e dispositivi tecnologicamente avanzati che potrebbero essere prodotti attraverso modelli agili di produzione come quello delle *start up*. Si tratta di ambiti in cui l'Istituto ha inteso recentemente investire: rafforzando il ruolo della ricerca delle proprie strutture e delle ri-

orse a essa dedicate con il Piano delle attività di ricerca 2016-2018, ampliando la rete della ricerca in riabilitazione e reinserimento con le collaborazioni attualmente in corso con l'Iit di Genova e con la Scuola superiore Sant'Anna di Pisa, configurando un'ipotesi normativa per l'attivazione di *start up* per lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti o servizi innovativi di alto valore tecnologico, o per la realizzazione di progetti in settori tecnologici altamente strategici.

È evidente che se i dati, le informazioni che da essi generano e l'attività di ricerca e di produzione di prodotti o servizi tecnologicamente avanzati permettono di conoscere e prevenire i rischi per la salute e la sicurezza collegati all'ambiente di lavoro o derivanti da disabilità, il poter disporre di adeguati modelli di trasferimento delle soluzioni al sistema produttivo permette in concreto di ridurli o eliminarli. Come pure assume carattere di rilievo, in questo contesto, il rapporto con le Istituzioni e gli Enti centrali per lo scambio di dati e informazioni e la definizione di politiche comuni di intervento. Il lavoro in rete che l'Istituto svolge da tempo con istituzioni, parti sociali e associazioni attraverso protocolli d'intesa e accordi di partenariato, a carattere prevalentemente operativo, è certamente orientato in tal senso.

L'attuale scenario legislativo in materia di salute e sicurezza sul lavoro, le attività intraprese dell'Istituto, la rete delle collaborazioni in campo scientifico e sociale, collocano dunque l'Inail nel sistema prevenzionale come ente istituzionale di riferimento con compiti di informazione, formazione, assistenza,

consulenza e promozione della cultura della prevenzione, rafforzandone e ampliandone le attribuzioni e le competenze.

▼ Il settore dei trasporti

Criticità di applicazione della normativa di Ssl

In riferimento agli aspetti relativi alla prevenzione nello specifico settore, permangono precipue criticità nell'applicazione della normativa di tutela della Ssl rappresentata dal D.lgs. n. 81/2008, viste le particolarità dell'ambiente di lavoro in questo settore.

I lavoratori infatti, svolgono spesso un'attività lavorativa lontana da un luogo di lavoro fisso, che li espone non solo ai pericoli del traffico ma anche a un'altra serie di rischi relativi alle infrastrutture stradali e al mezzo di trasporto.

Riguardo quest'ultimo aspetto il mezzo di trasporto rientra nel campo di applicazione ex art. 3 del D.lgs. n. 81/2008 in quanto è considerato luogo di lavoro e come tale oggetto della valutazione dei rischi da parte del datore di lavoro. Questa impostazione è suffragata da due sentenze della Cassazione penale¹, che hanno visto la condanna dei datori di lavoro per il mancato adempimento delle norme di salute e sicurezza sul lavoro.

Un'altra importante criticità è rappresentata dall'accesso dei lavoratori del settore alla formazione e alla relativa opportunità di apprendimento: i lavoratori dei trasporti devo-

no operare utilizzando attrezzature complesse, e ciò aumenta l'esigenza di una formazione continua e adeguata al passo con i cambiamenti organizzativi e tecnologici e le esigenze sempre crescenti dei clienti nonché per la gestione dei rapporti con l'utenza.

Le attività che sottendono al settore del trasporto stradale sono molteplici e comprendono il trasporto di persone (trasporto pubblico, taxi), il trasporto di merci, il trasporto espresso attraverso corrieri.

In quest'ambito sono presenti rischi diversificati, non solo riferiti al versante infortunistico e inerenti alla guida e ai pericoli della strada, ma anche al versante dei rischi professionali quali la movimentazione manuale dei carichi, l'esposizione a sostanze pericolose, anche in ambienti confinati, l'esposizione a fumi, polveri stradali e diesel, le posture fisse e prolungate, gli agenti fisici (vibrazioni, rumore), gli agenti biologici (es. carico e trasporto di animali), le condizioni climatiche estreme nonché i rischi di natura organizzativa (turni, lavoro notturno, lavoro in solitario) e il rischio da aggressioni e violenze.

Un altro aspetto trasversale al settore e da considerare in termini di prevenzione è raffigurato dalla sicurezza delle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare, con riferimento al Decreto interministeriale del 4 marzo 2013², che stabilisce i criteri generali di sicurezza relativi alle procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative di cui sopra.

¹ Sentenza sezione 4 del 15 luglio 2010, n. 27666, e sentenza sezione 4 del 13 giugno 2014 n. 25222.

² Promulgato ai sensi dell'articolo 161, comma 2-bis, del D.lgs. n. 81/2008.

Inoltre sono certamente da considerare i possibili danni a carico di terzi e dell'ambiente, causati da incidenti stradali, eventuale perdita di carico, esplosione, incendio, intossicazione, anche in base al tipo di merci trasportate.

▼ La cornice normativa di riferimento e i documenti di indirizzo

Lo scenario normativo in tema di salute e sicurezza nello specifico settore è rappresentato da una parte dal D.lgs. n. 81/2008 appena richiamato e dall'altra dalle norme che regolano la circolazione stradale (D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i. – Codice della strada).

I presupposti dell'azione prevenzionale, oltre che nelle norme suddette, risiedono in documenti nazionali e internazionali quali la Comunicazione della Commissione europea 2014-2020 e il Piano nazionale di prevenzione (Pnp) 2014-2018³.

L'Istituto declina le proprie politiche prevenzionali in logica di coerenza con quanto delineato dalla sopra citata Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo relativa a un quadro strategico dell'Ue in materia di salute e sicurezza sul lavoro 2014-2020, che ha definito tre sfide principali in questo ambito:

1. Migliorare l'attuazione delle disposizioni di legge da parte degli Stati membri, in particolare rafforzando la capacità delle microimprese e delle piccole imprese di mettere in atto misure di prevenzione dei rischi efficaci ed efficienti.

2. Migliorare la prevenzione delle malattie legate al lavoro affrontando i rischi attuali, nuovi ed emergenti.

3. Far fronte al cambiamento demografico. A livello nazionale il Pnp 2014-2018 emanato dal ministero della Salute rappresenta un punto di riferimento per dare attuazione concreta alle suddette sfide.

Tra gli obiettivi prioritari dell'azione prevenzionale delineati nel suddetto Piano sono indicati, in particolare, gli infortuni su strada, i settori agricoltura ed edilizia, l'emersione delle malattie professionali.

Il trasporto rientra in pieno, quindi, nei settori a maggiore criticità in termini di incidenza infortunistica e pertanto richiede attenzione e politiche di prevenzione mirate.

I Piani nazionali

Nell'ambito del Pnp vengono definiti specifici Piani nazionali, insieme di azioni di sistema partecipate da ministeri, Regioni, Inail e Parti sociali che rappresentano un esempio di condivisione divenuta nel tempo la scelta di fondo delle politiche di prevenzione.

Il Pnp 2014-2018 prevede cinque piani nazionali tematici, declinati a livello regionale di cui, in particolare, sono trasversali al settore dei trasporti il Piano per l'emersione e la prevenzione delle patologie dell'apparato muscolo-scheletrico, il Piano nazionale di prevenzione del rischio stress lavoro-corre-

³ Intesa, ai sensi dell'art. 8 comma 6 della legge 5 giugno 2003 n. 131, sulla proposta del ministero della Salute concernente il Piano nazionale per la prevenzione per gli anni 2014-2018 emanata il 13 novembre 2014.

lato/promozione benessere organizzativo e il Piano nazionale di prevenzione sui cancerogeni.

▼ La prevenzione in Inail

Il ruolo dell'Istituto si svolge di concerto con i ministeri, le Regioni, le Parti sociali, con cui peraltro collabora sui tavoli normativi e tecnici a sostegno della diffusione della cultura della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro e dell'individuazione di soluzioni tecniche per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, negli specifici settori lavorativi.

Ciò esprime al meglio il concetto di collaborazione in rete auspicata dalla Comunicazione della Commissione sopra citata, che prevede tra i propri obiettivi il consolidamento delle strategie nazionali e un migliore coordinamento degli sforzi a livello nazionale e internazionale in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

In questo contesto, il ruolo dell'Inail si esplica a sostegno delle imprese, sviluppando progetti finalizzati a fornire supporto alle aziende, in particolare medie e piccole, come auspicato dalla prima sfida della Comunicazione suddetta, su mezzi, strumenti e metodi operativi per: la riduzione dei livelli di rischio in materia di salute e sicurezza sul lavoro; l'individuazione degli elementi di innovazione tecnologica in materia con finalità prevenzionali, raccordandosi con le altre istituzioni pubbliche operanti nel settore e con le parti sociali; il sostegno allo sviluppo della rete della bilateralità.

L'asse portante della collaborazione in rete è rappresentato dalla stipula di specifici Accordi di collaborazione sulla base del reciproco interesse al perseguimento di una specifica finalità, la cui realizzazione rappresenta il primo passo verso la costituzione della «logica di sistema» della prevenzione delineata dalla normativa vigente e auspicata dalla Comunicazione europea suddetta.

▼ Linee di attività Inail

ATTIVITÀ DI ASSISTENZA E CONSULENZA

Le attività di assistenza e consulenza alle imprese si esplicano attraverso la diffusione di soluzioni organizzative e tecniche finalizzate a ridurre i costi sociali, economici e assicurativi.

Accordi di collaborazione

A questo proposito l'Inail promuove, attraverso la stipula di Accordi con i diversi soggetti del sistema prevenzionale – Istituzioni e Associazioni di categoria –, azioni e progetti volti a risolvere criticità specifiche rilevate nei vari comparti.

Tra gli accordi con le Istituzioni si cita in particolare l'Accordo tra Inail, ministero della Salute e Conferenza delle Regioni e delle Province autonome che ha come obiettivi:

- l'individuazione di percorsi prevenzionali caratterizzati da interventi sostenibili e misurabili in termini di processo e di risultato;
- lo sviluppo e il consolidamento di Sistemi informativi/gestionali e di Sorveglian-

za tra Inail, Regioni e Province autonome e la relativa fruibilità delle rispettive banche dati;

- il supporto tecnico alla redazione, alla realizzazione dei Piani nazionali di prevenzione e dei Piani nazionali e regionali di settore da questi derivanti e al monitoraggio dei risultati ottenuti;
- le metodologie e gli strumenti destinati al miglioramento dei livelli di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In particolare, nell'ambito del sostegno ai Piani nazionali, si cita il Piano nazionale malattie professionali, disceso dal Pnp 2010-2012, per il quale l'Istituto ha lavorato insieme ai ministeri del Lavoro e delle Politiche sociali e della Salute, alle Regioni e Province autonome, in collaborazione con le Organizzazioni sindacali e le Organizzazioni di rappresentanza dei datori di lavoro alla Campagna nazionale prevenzione malattie professionali, avviata nel 2012.

L'obiettivo principale della Campagna è stato di elevare i livelli di prevenzione sul lavoro realizzando una più ampia acquisizione di conoscenze e consapevolezza finalizzate a incidere sui comportamenti quotidiani di tutti i soggetti coinvolti.

Le aree di intervento di partenza sono state i disturbi muscolo-scheletrici e le malattie respiratorie, con riferimento ai settori Trasporti, Agricoltura e Grande distribuzione; i destinatari principali dell'iniziativa i datori di lavoro e i loro collaboratori, i lavoratori e i loro rappresentanti, i responsabili dei Servizi di prevenzione e protezione delle aziende, i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e i medici.

Per lo specifico settore dei Trasporti la campagna ha riguardato la prevenzione dei disturbi muscolo-scheletrici nei lavoratori addetti alla guida di mezzi su gomma e alle relative attività correlate (carico e scarico del mezzo).

Sono stati realizzati poster, spot televisivi e radiofonici diffusi tramite canali di comunicazione sia convenzionali – quali stampa quotidiana e periodica, radio, televisione e Internet – sia non convenzionali – quali cinema e affissioni nei circuiti autostradali, sanitari e ferroviari. Sono state prodotte, inoltre, tre brochure sulla prevenzione dei Disturbi muscolo-scheletrici nel settore dei trasporti indirizzate rispettivamente a medici, lavoratori e datori di lavoro.

L'Istituto esprime un vivo interesse per dare un nuovo impulso alla Campagna nazionale di prevenzione delle malattie professionali, auspicando la ripresa dell'attività dei gruppi di lavoro, anche con l'eventuale individuazione di altre patologie e/o altri settori d'intervento.

Ulteriore esempio di accordo con le istituzioni, molto aderente alle problematiche di settore, è rappresentato dall'Accordo stipulato con il ministero dell'Interno, dipartimento della Pubblica sicurezza – Servizio polizia stradale. Tale accordo ha come obiettivo lo sviluppo di iniziative congiunte nel settore della prevenzione degli incidenti sulle strade per il miglioramento dei livelli di sicurezza sulle strade italiane e il contenimento dell'incidentalità.

Per raggiungere tale obiettivo sono previsti in seno all'accordo interventi di formazione/informazione e sensibilizzazione volti a favori-

re le azioni di prevenzione finalizzate alla riduzione degli incidenti sulle strade, un dinamico scambio dati sul fenomeno infortunistico con analisi delle statistiche relative agli incidenti sulle strade, un attivo confronto finalizzato al miglioramento della rilevazione del dato infortunistico relativo agli incidenti sulle strade, la condivisione di strategie per l'incremento della prevenzione degli incidenti stradali anche attraverso le attività di controllo.

Sostegno all'applicazione dei Sistemi di gestione

Relativamente invece agli accordi con le associazioni di categoria essi sono finalizzati alla stesura di linee di indirizzo applicative diversificate per comparto produttivo per l'adozione dei Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro.

Alla luce di quanto prescritto dall'art. 30 comma 5 del D.lgs. n. 81/2008, infatti, e, conformemente alle Linee guida Uni Inail del 28 settembre 2001, l'Istituto promuove l'applicazione dei sistemi di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.

In particolare, tali Accordi sono finalizzati alla stesura di linee di indirizzo applicative diversificate per comparto produttivo per l'adozione dei Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro.

La valenza di questi modelli applicativi risiede sia nell'approccio sistemico alla gestione della sicurezza sul lavoro, sia nell'opportunità economica che la loro applicazione attribuisce alle aziende. Infatti, le aziende che implementano un sistema di gestione conforme alle suddette Linee d'indirizzo,

possono richiedere la riduzione del tasso medio di tariffa ai sensi dell'art. 24 delle Modalità di applicazione delle tariffe dei premi (D.m. 12/12/2000 e s.m.i.) dopo il primo biennio di attività.

Tra le molteplici esperienze maturate per diverse finalità, infatti, sono da considerare in particolare l'elaborazione e la pubblicazione di strumenti di indirizzo per l'applicazione dei sistemi di gestione quali, Linee di indirizzo specifiche, a esempio, dei settori: Energia e petrolio, Grandi aziende a rete, Aeronautico, Costruzioni navali, Igiene urbana, Gomma - plastica, Microimprese, Industria chimica, Servizi ambientali e territoriali, Servizi pubblici locali che operano nei settori Energia elettrica, Acqua e Gas.

L'applicazione volontaria dei Sgsl produce a cascata ricadute relative a diversi aspetti quali: la riduzione dei costi derivanti da incidenti, infortuni e malattie professionali minimizzando i rischi cui possono essere esposti dipendenti, clienti, fornitori; l'aumento dell'efficienza e della prestazione di impresa; il miglioramento dei livelli di salute e sicurezza sul lavoro; la massima facilità nel poter produrre tutta la documentazione richiesta dalle norme; il miglioramento dell'immagine interna ed esterna dell'azienda. La promozione dell'applicazione dei suddetti sistemi è mirata, in particolare, a contribuire al superamento della logica dell'adempimento e dell'approccio esclusivamente tecnico alla prevenzione, favorendo di converso un approccio manageriale di carattere partecipativo.

È inoltre ormai dimostrato da studi condotti dall'Inail e da ricerche internazionali, che

l'utilizzo di Sgsl induce un abbattimento degli indici infortunistici e tecnopatici⁴.

Sostegno della bilateralità

Sulla base delle prescrizioni del D.lgs. n. 81/2008 l'Istituto mette in campo diverse azioni nella logica politica della valorizzazione degli organismi paritetici e del sostegno della bilateralità.

Tra queste azioni si annoverano:

L'accordo con Cncpt (Commissione nazionale comitati paritetici territoriali) che, pur riguardando direttamente il settore edile prevede un sostegno dell'Istituto alla studio dei rischi da interferenze che potrebbe interessare anche il carico e scarico di merci nei cantieri e di conseguenza le attività dell'autotrasporto.

L'accordo tra Inail e Opna (Organismo paritetico nazionale dell'artigianato) per porre le condizioni più favorevoli per l'individuazione di linee di attività congiunte e per la realizzazione di azioni di sistema e interventi sempre più incisivi in risposta alle esigenze e alle problematiche relative alla salute e sicurezza sul lavoro.

Strumenti applicativi per la Valutazione del rischio

Le attività di assistenza alle imprese hanno avuto un ulteriore impulso con la modifica dell'articolo 28 (in particolare con l'aggiunta del comma 3 ter) del D.lgs. n. 81/2008, apportata dal D.lgs. n. 151/2015, che assegna ufficialmente all'Istituto, anche in collabo-

razione con le Asl e per il tramite del Coordinamento tecnico delle Regioni e degli Organismi paritetici, il compito di rendere disponibili, al datore di lavoro, strumenti tecnici e specialistici per la riduzione dei livelli di rischio, compito cui l'Inail si dedica ormai da tempo.

A tal proposito, l'Istituto ha collaborato alla realizzazione di strumenti a sostegno della semplificazione della valutazione del rischio quali le Procedure standardizzate di cui al Decreto interministeriale del 30 novembre 2012.

Alcuni strumenti di supporto realizzati in tal senso derivano altresì da specifiche attività di ricerca, come a esempio per ciò che concerne lo strumento «Agile», relativo alla gestione della sicurezza rispetto a infortuni e incidenti rilevanti nelle piccole e medie imprese che rientrano nel campo di applicazione della cosiddetta normativa «Seveso», e alla definizione di una metodologia di valutazione del rischio da stress lavoro-correlato.

L'Inail coordina inoltre il tavolo del progetto Oira (Online interactive risk assessment), un'applicazione online realizzata dall'Agenzia europea per la salute e la sicurezza sul lavoro, che favorisce la semplificazione supportando le Pmi nel processo di valutazione dei rischi, il cui primo impianto sta riguardando il settore degli uffici.

In aggiunta, ai sensi dell'art. 3 comma 13-ter del D.lgs. n. 81/2008 e s.m.i., devono essere definite, con apposito Decreto dei ministeri del Lavoro e della Salute, le misure di semplificazione per la valutazione del rischio, l'informazione, la formazione, la sorveglianza sanitaria per le imprese agricole, con particola-

⁴ Studio Contarp/Csa Inail 2011: riduzione frequenza infortuni del 27 per cento e indice di gravità del 35 per cento.

re riferimento a lavoratori a tempo determinato e stagionali e per le imprese di piccole dimensioni.

L'Inail collabora alla definizione delle succitate misure, di concerto con le Regioni e le altre Istituzioni di riferimento tra cui il ministero per le Politiche agricole, nell'ambito del Piano nazionale agricoltura.

▼ Incentivi e sistemi premiali

Oscillazione del tasso per prevenzione (OT 24)

Per ciò che concerne lo specifico settore, l'oscillazione del tasso per prevenzione (OT24) è rappresentato da riduzioni sui premi versati per la realizzazione di alcuni interventi non obbligatori per la riduzione del rischio stradale.

Tra gli interventi compresi nello sconto si annoverano, a esempio, l'installazione di dispositivi per la rilevazione e l'allarme in caso di colpo di sonno, di scatola nera-registratore di eventi; la realizzazione di percorsi formativi specifici sulla guida sicura e basati sulla rilevazione degli incidenti stradali occorsi nell'anno di riferimento; l'attuazione di specifici programmi volti all'educazione di migliori stili di vita per la prevenzione dell'uso di sostanze psicotrope o stupefacenti o dell'abuso di alcol.

Finanziamenti Isi

Il programma degli incentivi alle imprese – il sistema di finanziamento Isi – partito con una edizione sperimentale nel 2010, è ormai un programma strutturale dell'Istituto e ha

visto lo stanziamento di circa 1,3 miliardi di euro dal 2010 a oggi, importo di grande rilevanza che, in un panorama di recessione economica come quello attuale, sostiene parallelamente il rilancio dell'economia del paese.

Questi numeri danno la misura dell'impegno di risorse dell'Istituto in termini di incentivi alle imprese, nonché l'utilità che tale impegno può produrre nel tessuto delle aziende, in particolare medie e piccole sul territorio nazionale, anche nello specifico settore del trasporto.

ATTIVITÀ DI RICERCA

L'attività di ricerca, sviluppando competenze e conoscenze di carattere scientifico, teorico e sperimentale, è orientata a garantire una concreta realizzazione delle azioni di prevenzione e sicurezza sul lavoro.

In questo ambito si sottolinea che il Piano triennale della ricerca Inail si avvale di oltre 38 milioni di euro di risorse per la realizzazione di progetti specifici in diversi settori.

Per ciò che concerne lo specifico settore del trasporto, oltre alla realizzazione di dispositivi e strumenti derivanti dalla ricerca sull'innovazione tecnologica per l'abbattimento dell'esposizione (quali a es. la realizzazione di un dispositivo miniaturizzato per il controllo dello stato di serbatoi contenenti liquidi infiammabili a carattere esplosivo, di un biosensore per il monitoraggio del benzene, di un sistema per ammortizzare le vibrazioni su postazioni di lavoro nonché di otoprotettori a controllo attivo del rumore), sono di particolare interesse le attività di ricerca svolte dal Laboratorio rischi agenti fi-

sici dell'Inail relative alla trasmissione di vibrazioni al corpo intero in presenza di posture incongrue e movimentazione manuale dei carichi su mezzi di trasporto terrestri. I risultati di tale ricerca vanno a implementare le informazioni contenute nel Portale agenti fisici realizzato dal Laboratorio di sanità pubblica dell'Azienda sanitaria Usl Toscana Sud Est (ex Azienda Usl 7 Siena) con la collaborazione dell'Inail e dell'Azienda Usl di Modena, al fine di mettere a disposizione uno strumento informativo che orienti gli attori aziendali della sicurezza e gli operatori della prevenzione a una risposta corretta ai fini della prevenzione e protezione da agenti fisici tra i quali le vibrazioni e il rumore.

ATTIVITÀ AGENZIA EUROPEA

Nel 2015 Eurofound ha condotto la sesta indagine europea sulle condizioni di lavoro (Ewcs) in collaborazione con l'Ipsos, intervistando oltre 43 mila lavoratori in 35 paesi europei per il sesto ciclo dell'indagine.

Dai primi risultati emerge che i lavoratori di età superiore ai 50 anni sono maggiormente esposti a condizioni di lavoro difficili sia in termini di contenuto del lavoro (riorganizzazione e ristrutturazione del lavoro) che di contesto del lavoro (nessuna opportunità di formazione come detto sopra, scarse prospettive di avanzamento di carriera), fattori di rischio che possono portare allo stress lavoro-correlato.

In particolare per lo specifico settore, i dati europei (Report Osha, 2011) ci dicono che la forza lavoro del trasporto è in una fase di invecchiamento, soprattutto nel trasporto su strada e nei trasporti pubblici.

Nel corso dei prossimi decenni, è stimato altresì che l'Unione europea registrerà un aumento della percentuale di lavoratori anziani. Le tendenze demografiche riguardanti la popolazione attiva nell'Ue-28 indicano che la fascia d'età target compresa tra 55 e 64 anni aumenterà di circa il 16,2 per cento (9,9 milioni) tra il 2010 e il 2030, mentre le altre fasce d'età diminuiranno dal 5,4 per cento (40-54 anni) al 14,9 per cento (25-39 anni). I dati europei sull'invecchiamento vengono confermati anche a livello nazionale.

Da tutto ciò discende la necessità di sviluppare politiche attive di sostegno al cosiddetto invecchiamento attivo, per il benessere lavorativo a ogni età.

A tal proposito l'Inail Focal Point della Agenzia europea per l'Italia promuove la Campagna Eu-Osha 2016-2017: «Ambienti di lavoro sani e sicuri a ogni età» per la sostenibilità e benessere lungo tutto l'arco della vita lavorativa e l'invecchiamento attivo sul lavoro.

Premio europeo buone prassi

Elemento portante della campagna, il premio buone prassi si affianca agli studi, alle ricerche, agli strumenti operativi, alle linee guida per sviluppare consapevolezza, per attivare una rete di collaborazione tra le imprese e per le imprese, per mettere a fattor comune esperienze e approcci operativi.

Il premio ha lo scopo di evidenziare i migliori esempi di collaborazione finalizzata alla prevenzione dei rischi tra management aziendale e lavoratori, e prevede il riconoscimento di buone prassi efficaci e innovative, nonché la definizione di soluzioni per

l'invecchiamento attivo sul lavoro. A livello Nazionale è in corso la raccolta delle Buone pratiche italiane.

▼ Conclusioni

In conclusione preme sottolineare l'importanza del lavoro in rete con le istituzioni, la comunità scientifica, le parti sociali per il più ampio e condiviso sostegno, in un'ottica di sistematizzazione delle relazioni e di «socializzazione delle conoscenze» in ambito di gestione della salute e sicurezza per contribuire al miglioramento delle condizioni di sicurezza e salute dei luoghi di lavoro e alla riduzione del fenomeno infortunistico e tecnopatico, come peraltro auspicato dalla suddetta «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo», sostenendo lo sviluppo di basi dati funzionali alla conoscenza dei fenomeni.

È convinzione dell'Inail che un approccio integrato di sistema per la prevenzione, esprima al meglio il concetto di rete in una politica di collaborazione che permette peraltro di sviluppare produttività e competitività.

La sfida è incentivare, in un'ottica di azione

di sistema fra istituzioni e imprese, politiche volte al sostegno delle aziende ai fini della promozione del benessere nei luoghi di lavoro coniugando tra l'altro l'aumento della competitività, la crescita economica e la salvaguardia dell'ambiente.

La promozione della cultura della salute e della sicurezza anche nel settore del trasporto trova un essenziale punto di forza nell'adozione di un approccio olistico che consideri la centralità della persona integrando aspetti relativi al benessere fisico, psicologico e sociale del lavoratore nella cosiddetta ottica *win win* (vince il Dl vince il lavoratore), con notevoli benefici per i lavoratori stessi (maggior benessere e soddisfazione sul lavoro), per i dirigenti (forza lavoro più sana, motivata e produttiva), per i luoghi di lavoro (miglioramento delle prestazioni, riduzione del tasso degli incidenti e infortuni, minor assenteismo) e per la società (riduzione dei costi e degli oneri per i servizi).

Ciò risulta particolarmente significativo in un settore in cui, peraltro, la persona, con il suo stile di vita e i suoi comportamenti, è al centro di un meccanismo di lavoro in cui è protagonista della sua e altrui sicurezza.

Interventi

■ Umberto Del Basso De Caro *

Ringrazio per l'invito che mi è stato rivolto e chiedo scusa per la mia rapida apparizione dovuta a impegni in Commissione al Senato. Ci tenevo a partecipare al convegno della Filt per molte ragioni che mi sono proprie e che chi mi conosce sa.

I temi che oggi voi trattate e che ho letto nella relazione introduttiva del segretario generale Rocchi attengono certamente alle competenze del ministero del Lavoro. Io non mi sottraggo tuttavia a qualche considerazione che va nella direzione auspicata dalle conclusioni che ho ascoltato e anche dalla relazione introduttiva. Vale a dire che il tema della sicurezza della circolazione stradale, della prevenzione è un tema ormai sempre più stringente.

Il trasporto, non solo l'autotrasporto, è un settore sul quale l'Italia gioca buona parte delle sue *chance* di modernità. La riforma dei porti, per esempio, viene da tutti letta come la riduzione del numero delle autorità portuali. Il che è certamente vero, ma questo è argomento di suggestione e di semplificazione giornalistica. In realtà, si tratta dell'ap-

provazione del piano nazionale della logistica. Una efficace razionalizzazione del settore della logistica e dei trasporti vale, secondo le stime degli esperti, non meno di 3 punti di Pil, circa 50 miliardi di euro. E vale soprattutto per il trasporto marittimo, se considerate che la somma delle merci movimentate da tutti i porti italiani è lievemente inferiore alle merci movimentate nel solo porto di Rotterdam. Le opportunità che ci derivano dal recente raddoppio del Canale di Suez dovrebbero vedere naturalmente l'Italia, che è una piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo, ricevere questo immenso traffico di merci proveniente dall'Oriente; e invece, allo stato attuale, le merci preferiscono compiere altri 4 o 5 giorni di navigazione e arrivare al porto di Rotterdam. Perché? Perché possono contare sulla logistica.

Noi stiamo cercando di fare uno sforzo, anche per integrare i sistemi di ferro e di gomma con quelli marittimi attraverso l'ultimo miglio. Faccio l'esempio di Gioia Tauro, che è un porto di *transshipment*, da nave a nave: non ha assolutamente piattaforma logistica e non c'è neanche l'ultimo miglio

* Sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

ferroviario che collega al ferro. Ed è evidente e nota anche la tendenza del governo a modificare l'attuale rapporto di merci che camminano su gomma incrementando il ferro e incrementando l'alta capacità. L'alta capacità non è l'alta velocità: quella riguarda le persone.

L'alta capacità riguarda le merci che dovrebbero camminare lungo i corridoi europei: la Napoli-Bari è l'ultima, come la Messina-Catania-Palermo, come il collegamento Napoli-Palermo. Il ponte sullo Stretto è solo una connessione. Non è un'occasione di polemica né di propaganda: si tratta di connettere Napoli con Palermo.

Questo tema, che a noi è caro e che certamente incrocia le competenze del ministero dove lavoro, si rivolge naturalmente ai lavoratori e quindi sicuramente centra in pieno il cuore del dibattito odierno, il tema cioè della sicurezza dei lavoratori, della sicurezza della circolazione stradale, intesa non solo per il conducente, ma anche per i trasportati. Ricordiamo tutti quello che è accaduto tra Andria e Corato. Poi tutti hanno appreso dopo che si trattava di una linea ferroviaria concessa, di proprietà della Regione Puglia, a binario unico, che non significa meno sicuro necessariamente, ma con un sistema di sicurezza che non era sottoponibile alla competenza dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, ma a una normativa diversa e di grado e di intensità più basso (Ustif). Ora si va naturalmente a un cambiamento, ma mi domando: devono accadere sempre disastri con 40-50 morti per capire come e dove si deve applicare una normativa più cogente che dia maggiore sicurezza?

Lo stesso è valso per il grave incidente di Monteforte Irpino, nel quale il pullman dei pellegrini uscito fuori strada in un rettilineo (ne parlo perché è a pochi chilometri da casa mia, meno di venti chilometri, quindi conosco bene il luogo) ha causato 39 morti. Anche lì vi è un incrocio di responsabilità che l'autorità giudiziaria ha evidenziato riguardare in parte coloro che avrebbero dovuto provvedere alla manutenzione della strada e dei guardrail, in parte la motorizzazione civile che, secondo l'accusa, avrebbe falsificato i certificati dichiarando perfettamente in regola un pullman che aveva un impianto frenante assolutamente privo di efficienza. E poi, naturalmente, la revisione cui non era stato sottoposto quell'automezzo, ma che invece risultava essere stata effettuata.

Questi sono soltanto esempi che però appunto giustamente vanno nel tema del vostro convegno dal titolo sicuramente pertinente: «La sicurezza non è una ruota di scorta», cioè non si può adoperare soltanto in caso di necessità. E questo è un dato permanente e una conquista del mondo del lavoro.

Le conquiste del mondo del lavoro, come noi sappiamo, sono state negli ultimi anni piuttosto compresse, per così dire. Io, se posso spogliarmi per un attimo della veste istituzionale, vi dirò che sono un vecchio socialista e ho sempre lavorato per migliorare le condizioni dei lavoratori, per quanto era nelle mie possibilità, e per difendere la dignità del lavoro, la sicurezza del lavoro, la salute dei lavoratori. Nella mia lunga esperienza amministrativa e parlamentare, non poche volte, mi sono trovato a dover tutelare quei lavoratori, per esempio autisti delle

municipalizzate, che erano sottoposti alle previsioni del Testo Unico 148 del 1931, che naturalmente, addetti a lavori particolarmente usuranti e quasi tutti affetti da ernia del disco, avevano timore di denunciare la propria patologia per paura di perdere il posto di lavoro.

Questo avveniva non tanto con le aziende municipalizzate pubbliche, ma con quelle private in concessione. E certamente, quando poi oggi si pensa di poter fare arrivare questi lavoratori all'età di 68 anni, è evidente che c'è un rischio immediato per la salute del lavoratore e indirettamente per la salute e la condizione di sicurezza dei terzi trasportati.

Colgo l'appello che Rocchi ha fatto, nella parte finale della relazione, sul superamento del regime derogatorio per i lavoratori dei trasporti marittimi; penso che questo lavoro sia ormai maturo per essere compiuto. Penso che, ovviamente, sia innanzitutto in capo al ministero del Lavoro. La parte nostra che riguarda più propriamente la sicurezza della circolazione noi la facciamo sempre. Anche qui, non siamo i soli competenti: c'è anche una competenza molto forte e anche molto esclusiva del ministero dell'Interno, la direzione generale della Polizia stradale, con la quale ogni anno, proprio nel mese di novembre, incrociamo il ferro, simbolicamente, per stabilire quali sono le giornate in cui applicare il divieto di circolazione. Le imprese vorrebbero naturalmente avere meno divieti possibili per poter circolare di più e fare anche più Pil, produrre più ricchezza. Il ministero dell'Interno è orientato in senso più restrittivo, invece, ad ampliare il numero di

giornate di divieto dove appunto il traffico è o si prevede essere particolarmente intenso: questa previsione, quindi, va a incidere sulla sicurezza stradale.

Comprendo il tema dei lavori usuranti e la previsione già c'è. Per i lavori usuranti c'è la tendenza dell'Inps ad abbattere il numero delle pensioni di invalidità. È una tendenza che io considero in numerosi casi giusta, a condizione di non generalizzarla perché altrimenti faremmo l'applicazione dell'antico brocardo «Summum ius, summa iniura». Io vengo dal Meridione e molti hanno accusato i meridionali di aver usato le pensioni di invalidità come ammortizzatori sociali per molti o troppi anni. L'obiezione, devo dire, non è del tutto priva di fondamento; a condizione appunto che non venga generalizzata.

Evidentemente i lavoratori dei trasporti si trovano in una diversa condizione, anche perché la valutazione prevalente riguardava al Sud i coltivatori diretti, quelli esposti a un tipo di lavoro usurante, che incideva non solo sulla capacità di lavoro, ma, secondo la migliore giurisprudenza di Cassazione, su quella anche di guadagno; cosa differente come concetto, in quanto implicante il riferimento alle condizioni socioeconomiche e dunque al contesto. Quindi, non vi era solo una valutazione di carattere invalidante proprio, ma una valutazione molto più estesa al contesto.

Su questo fronte l'impegno del ministero che rappresento qui è totale. Ovviamente, sono a disposizione per interloquire con le associazioni sindacali, con la Filt Cgil naturalmente sempre, l'ho fatto anche pochi giorni fa su un altro tema, che pure sta per essere introdotto nell'ordinamento giuridico italia-

no, riguardante il recepimento di una direttiva comunitaria sui materiali alternativi a quelli da fossile, la quale entro il 18 novembre deve essere convertita; fui ospite, inoltre, della Cgil nella sede della Camera del lavoro, dove ci siamo confrontati su questo tema.

Ripeto, fermo restando la competenza primaria del ministero del Lavoro, faremo la nostra parte fino in fondo, come sempre, con totale disponibilità e, per quanto mi riguarda, anche con un grado di sensibilità che ho acquisito sul tema nel corso degli anni.

Interventi

■ Cesare Damiano *

Per quanto riguarda il tema che voi state affrontando, faccio brevissime osservazioni sulle implicazioni che esistono nel verbale di Cgil, Cisl e Uil sottoscritto con il governo. Credo che sia un punto di partenza molto importante per alcuni motivi. Non era scontato che ci fosse questo percorso di dialogo perché il governo, il mio governo, non ha amato molto i sindacati nella concertazione o nel dialogo in occasione della Legge di bilancio. Quindi, è sicuramente un risultato.

Inoltre, un verbale, per sua natura, contiene un giudizio articolato, che a me non sfugge. Nei suoi contenuti, c'è una questione, secondo me importante, che è il tema dei lavori gravosi. Ho avuto modo di interloquire in varie occasioni con le organizzazioni sindacali, e la battaglia che è stata condotta per allargare il tema dei lavori usuranti ci è nota. Nei lavori usuranti c'è il trasporto, però è il trasporto di una tipologia particolare di autisti, quelli che conducono mezzi che trasportano più di nove persone. Si tratta, quindi, del vecchio elenco, che io avevo ereditato

quando ero ministro, al quale avevo aggiunto la catena di montaggio e il lavoro notturno, ma avevamo messo a disposizione 2 miliardi e 520 milioni. Tuttavia, non c'è dubbio che fosse rimasta aperta quella ferita: il fatto di non avere, nelle categorie dei lavori usuranti, una significativa presenza del settore dei trasporti.

In termini sicuramente parziali, un passo avanti è stato compiuto, con questo verbale. Voi avete negoziato l'elenco. Io avevo in mente, lo dico per onestà intellettuale, alcune categorie di lavoratori, come quella dei macchinisti, del personale viaggiante delle ferrovie, degli infermieri, degli operai dell'edilizia e delle maestre dei nidi e degli asili, ma non avevo in mente il trasporto merci, gli autoarticolati, i tir.

È stato fatto un lavoro, secondo me molto importante, che è andato oltre queste priorità. Quindi, anche con il concorso vostro, siamo arrivati a 11 categorie per quanto riguarda il lavoro gravoso.

Credo che non solo macchinisti e personale viaggiante delle ferrovie, ma anche il tra-

* Presidente della Commissione lavoro della Camera dei deputati. *Testo non rivisto dall'autore*

sporto merci meritino finalmente uno spazio molto importante per quanto riguarda il tema della previdenza e della cognizione della gravosità del lavoro ascrivibile a queste categorie.

Però la vera questione, secondo me, è quella dei criteri attraverso i quali sono state selezionate queste categorie. Lo stress correlato al lavoro, l'incidenza delle malattie professionali e degli infortuni sul lavoro, mortali o non, connessi al crescere dell'età, questi sono i tre criteri che hanno consentito poi di individuare le platee di persone da inserire nell'ambito dei cosiddetti lavori gravosi.

Penso che questa sia la strada giusta; cioè considero questo un risultato che bisogna difendere in Parlamento, anche se c'è chi vorrebbe mettere in discussione l'assetto di quell'impianto e di quell'equilibrio. Questi tre criteri cominciano a introdurre nel sistema previdenziale anche il concetto non solo di lavoro usurante, ma di gravosità del lavoro. L'altro punto molto importante del verbale che, secondo me, andrebbe valorizzato, è quello relativo all'aspettativa di vita, che è stata bloccata dal 2019 al momento esclusivamente per i lavoratori addetti ad attività usuranti. È un principio preziosissimo anche perché si riconosce, per la prima volta, che il futuro del sistema pensionistico può essere legato a due criteri.

Un criterio è quello della flessibilità, vale a dire il superamento di un'assurda rigidità di sistema soprattutto nel momento in cui andiamo via via verso il sistema tutto contributivo, se ci riferiamo ai chi andrà in pensione nel 2036 avendo cominciato a lavorare nel 1996. Intorno agli anni trenta di que-

sto secolo ci sarà il sistema contributivo a pieno regime che avrà soppiantato quello misto. Quindi, il criterio della flessibilità è un criterio indispensabile.

Il secondo criterio è immaginare nel futuro, come capita nei paesi del Nord Europa, un sistema che, oltre a essere flessibile, sia tarato sulla gravosità del lavoro. Cioè, nel verbale è passato finalmente il principio in base al quale il lavoro pesante fa vivere di meno, mentre il lavoro leggero fa vivere di più. Poi statisticamente può verificarsi anche il contrario, ma questo è il trend che dobbiamo riconoscere. Si tratta di un'acquisizione molto importante perché, al tempo del governo Berlusconi, il ministro Sacconi aveva introdotto l'aspettativa di vita agganciando l'età in modo indistinto, senza tener conto delle differenze che derivano dal tipo di lavoro svolto. L'altra questione è quella dei giovani. Anche il presidente dell'Inps ha dichiarato che questo accordo, ancora una volta, privilegia le vecchie generazioni e non tiene conto dei giovani. Io direi che questo non è vero. Non è vero perché, quando parliamo di anticipo pensionistico a 63 anni, come abbiamo sostenuto in tante circostanze, noi alludiamo al fatto che, se la mia generazione va in pensione prima, si apre qualche spazio di *turnover* per i giovani. Poi, lo so che c'è la Fabbrica 4.0, le ristrutturazioni ecc., quindi dieci lavoratori escono e non ne entrano altri dieci, ma, sicuramente, se non esce nessuno, non entra nessuno e anzi, probabilmente, ci sono persino degli esuberanti.

La seconda questione è quella del cumulo. Rendendo gratuito il cumulo pensionistico, è evidente che possiamo in qualche modo fa-

vorire soprattutto le giovani generazioni che hanno il cosiddetto lavoro discontinuo e versano i loro contributi in più fondi pensione. Quindi, se il cumulo è gratuito, questo supera un ostacolo a vantaggio soprattutto della mobilità del lavoro che caratterizza le giovani generazioni.

La terza questione è quella della fase due, che io mi auguro prosegua, ed è quella che si preoccupa di concepire, per i giovani che avranno le pensioni totalmente contributive, la cosiddetta pensione contributiva di garanzia. Quando diciamo che i giovani saranno pensionati poveri, non dimentichiamo che sono stati lavoratori poveri, perché hanno cominciato tardi a lavorare, tra voucher, stage, lavoro nero; ed è evidente che, a 60 anni, si tro-

veranno con 20 anni di contributi e non con 40, con salari bassi e una contribuzione inferiore al 33 per cento, che è lo standard del lavoro dipendente.

Tutto questo, dicevo, nel sistema di calcolo contributivo, provoca ovviamente l'impoverimento del risultato pensionistico. Quindi, se si fa strada l'idea che alle giovani generazioni del contributivo puro dovremmo dare, attraverso un'operazione di redistribuzione della fiscalità generale, uno zoccolo di base, metti l'assegno sociale di 448 euro, sul quale si costruisce la pensione contributiva, a quel punto non risolviamo il problema, ma aiutiamo a risolverlo, fermo restando che la questione va aggredita nel mercato del lavoro.

Interventi

■ Fabrizio Solari *

Facendo idealmente seguito alle cose già riferite da Cesare Damiano, noi sappiamo che tra le incompiute (e ce ne sono molte) legate alla necessaria manutenzione, tra cui la legge di riforma delle pensioni, ce n'è una che investe il settore marittimo, particolarmente penalizzato. Su questo bisognerà comunque mantenere alta l'attenzione.

Per semplificare al massimo vorrei dire questo. Voi avete discusso molto in questa giornata. Non c'è dubbio che il tema della sicurezza ha due grandi sotto temi. Da un lato, c'è la cosiddetta prevenzione, cioè tutto quello che si può fare per evitare che succedano degli eventi infortunistici; e poi, dall'altro, c'è il tema del risarcimento. Su quest'ultimo aspetto (che metto tra parentesi perché se ne occupa prevalentemente e molto bene il patronato Inca, con il quale abbiamo lavorato per costruire questa discussione) segnalo solo che ci sono alcune «situazioni» che, almeno dal punto di vista statistico, diciamo così, non ci tornano, soprattutto riferite alle malattie professionali e al danno biologico. Quindi, evidentemente c'è anche qui da fa-

re un qualche lavoro di approfondimento. Poi Francesco Rampi prima ci ha spiegato che ci sono anche delle opportunità aggiuntive nell'azione di prevenzione che l'Inail stessa mette in campo per minimizzare il rischio.

Però, come dicevo, non voglio dimenticare che c'è il tema del risarcimento e la necessità di arrivare a qualche correzione utile su questa materia, ma non c'è dubbio che il centro della discussione è la capacità di fare prevenzione.

Ora io vorrei rapidamente sottolineare un unico aspetto, sapendo che se ne potrebbero a cascata aggiungere diversi. La prima questione (credo che nessuno possa sostenere il contrario) è che la sicurezza sul posto di lavoro è un diritto. E non parlo solo dell'estrema ingiustizia di non tornare a casa, ma, in generale, è un diritto connesso alle persone e, come tale, è una questione di estrema rilevanza.

Non troverai mai nessuno che ti dice che non è vero. Il punto è quanto siamo conseguenti a quest'affermazione di principio, tutti. Mi hanno riferito che il rappresentante di Confindu-

stria stamattina ha detto: «Va beh, poi ci sono anche i comportamenti individuali». È vero, ci sono anche i comportamenti individuali e quelli sono difficili da prevenire. Allora concentriamoci sul resto. Avere questa cultura della sicurezza significa agire su una platea complessa e molto vasta di fattori.

Dico di più. In un settore come quello dei trasporti, alle normali esigenze di tutela del lavoro si aggiungono anche norme specifiche, perché, non sempre, ma quasi sempre, un infortunio o un incidente nel mondo dei trasporti è destinato a coinvolgere anche altre persone che non sono direttamente correlate al lavoro, dagli incidenti stradali al trasporto di persone e via di seguito. Quindi non c'è dubbio che è necessaria un'attenzione maggiore.

La normativa ce l'abbiamo? Sì. Il D.lgs. n. 81 è una delle leggi più avanzate al mondo. C'è qualche tentativo di smontarne qua e là qualche pezzo? Anche questo è vero. Il ricatto del lavoro – nel senso dello scambiare la semplificazione per riduzione dell'attenzione – magari qua e là fa capolino e bisogna stare attenti che ciò non avvenga.

Ma, detto questo, non credo che l'emergenza nostra sia quella di avere norme aggiuntive. L'emergenza nostra mi pare essere quella di applicare correttamente quelle che ci sono e mutare alcuni nostri comportamenti. Dico «nostri», poi spiego il perché e concludo. Esiste (come qui è stato ripreso anche nel dibattito, e non voglio perdere troppo tempo) ancora una situazione nella quale la forma di impresa è molto spesso frantumata (parliamo in particolar modo del trasporto merci), c'è una logistica che stenta ad avere un riferi-

mento preciso ed è più sbilanciata, proprio in virtù della presenza delle piccole aziende in Italia, sulla parte più povera della catena, cioè il fatto che si garantisce il trasporto vettoriale di una merce o delle persone, ma sappiamo che, nel ciclo della logistica, la ricchezza non sta nel vettore.

La parte buona è quella che sappiamo fare meno. Ripeto, non è un problema di scelta di volontà: è figlio di una struttura produttiva fatta in un certo modo.

Se si ha uno stato delle infrastrutture che è quello di cui si è parlato, tutto ciò incide. Se non è sicuro che il cavalcavia regga, se non ci sono momenti di interscambio tra modalità di trasporto efficienti ecc.

A tutto questo, che sono i guai atavici, possiamo dire che si aggiunge un elemento oggettivo? Cesare Damiano ci ha raccontato giustamente quel poco che riusciamo a muovere in questa direzione ma, a questa situazione di fatto, che oggettivamente induce a un sistema produttivo più esposto all'incidente (e spiegherò poi rapidamente il perché), va aggiunto che c'è un fortissimo rischio, ma che ormai è una realtà, ossia l'invecchiamento degli operatori, visto che la legge Monti-Fornero allontana la pensione, molto banalmente, e c'è un invecchiamento dei mezzi perché mancano gli investimenti da tempo. Tutto ciò aumenta il rischio. In costanza di leggi, in costanza di attenzione, in costanza di comportamenti, in realtà questa cosa, orizzontalmente, aumenta il rischio.

Allora che cosa si può fare? Bisogna assolutamente invertire una situazione nella quale manca all'economia nazionale il 30 per cento degli investimenti; e manca il 30 per cen-

to degli investimenti da anni. E questo ha un effetto. Cioè, noi non possiamo accettare molto banalmente di accontentarci di una scorciatoia che garantisca la sopravvivenza di questo sistema produttivo e di servizi e trasporti solamente agendo sulla leva dell'abbattimento dei costi. È stupido ma è così. È banale ma è drammaticamente così in questo paese.

Di lì non si va da nessuna parte. Si può sopravvivere 12 mesi in più. Un'impresa può far finta di essere viva, ma se non si affronta il nodo vero del cambiamento e della qualità dello sviluppo che vogliamo, non ce ne sarà per nessuno alla lunga e, sicuramente, ce ne sarà sempre meno anche rispetto al tema centrale su cui abbiamo impostato questa nostra discussione.

Io ho invertito l'ordine dei fattori e sono venuto questa sera perché questa mattina c'era l'incontro con il ministro Calenda. L'incontro con il ministro Calenda era esattamente sull'applicazione della cosiddetta Industria 4.0. Devo dire che lì ci sono alcuni elementi interessanti che vale la pena di andare a verificare, mi pare una delle cose meno insensate che abbiamo sul tavolo di confronto con il governo. Sottolineo una cosa: che abbiamo appunto ragionato esattamente ancora qualche ora fa.

Non a caso i tedeschi intitolano il loro programma di Industria 4.0: «Industria 4.0 e la rivoluzione della logistica». Cioè, c'è un'attenzione formidabile che il governo tedesco pone al tema della logistica. E lo connette direttamente all'implementazione delle nuove

tecnologie figlie della quarta rivoluzione industriale.

Bisogna che facciamo altrettanto. È assolutamente necessario immaginare che questa filosofia, fatta di regole, di opportunità, di contratti, di qualità, e quindi di aumento della produttività, e quindi di aumento della competitività, sia inserita in un quadro di regole condivise, in cui, cioè, non è possibile che ognuno operi come ritiene. Se facciamo questo, credo davvero che noi riusciremo, da un lato, a dare un contributo alla possibilità reale di creare lavoro e sviluppo e, dall'altro, a comprimere ulteriormente il rischio sempre presente connesso ai temi della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro.

Si può fare? Io penso che questa sia la sfida. Lo dico anche ai rappresentanti delle associazioni, e li ringrazio di essere intervenuti a questa nostra discussione. Discutiamo di questo. C'è bisogno di cambiare le regole di ingaggio? C'è bisogno di discutere più a fondo anche della struttura della contrattazione? Facciamolo, ma avendo presente che c'è un obiettivo: quello di un sistema logistico 4.0 che metta dentro e che investa tutto sulla qualità e sulla necessità di avere imprese che garantiscano la copertura dell'intero segmento logistico, e non solo della parte più povera. E, sulla base di questo, con tutto quel che significa (formazione, obblighi, doveri e diritti), provare a costruire una prospettiva per questo nostro paese.

Io credo che sia ancora possibile farlo e, da parte nostra, offriamo la massima disponibilità.

Interventi

■ Alfonso Cristaudo *

Come società scientifica ci occupiamo di vari comparti lavorativi ma, nel caso dei trasporti, ci siamo resi conto che questo è un settore in cui le situazioni di rischio e di patologia non corrispondono, perché i rischi evidenziati dai documenti, dalle indagini effettuate dai colleghi igienisti industriali o dalle Asl o dai consulenti aziendali stessi, non hanno poi un corrispettivo specifico sulle patologie.

I numeri, mi sembra, sono abbastanza chiari; perché, a fronte di 27-28 mila infortuni, quasi tutti denunciati, abbiamo poco più di 500 malattie professionali. E sono, tra l'altro, patologie tutte concentrate in un unico apparato, il muscolo-scheletrico, e neanche in tutto l'apparato muscolo-scheletrico, perché le patologie del nervo ulnare, il tunnel carpale o le patologie degli arti inferiori non vengono assolutamente né denunciate, né riconosciute.

Il compito del medico del lavoro, nel caso specifico, non è solo quello di fare la denuncia, per la quale corre l'obbligo, ma soprattutto di rendere un ambiente di lavoro sano affinché tutti possano lavorare, anche quelli

che hanno dei problemi. Penso che questo sia un elemento fondamentale, che deve essere riconosciuto. Questo significa che i rischi lavorativi devono essere affrontati per rendere gli ambienti di lavoro più salubri.

Abbiamo in questo caso tre grandi ambiti su cui intervenire: i mezzi, le strade che si percorrono, e i comportamenti individuali, anch'essi molto importanti perché, spesso, possono determinare, in specifici contesti, il verificarsi di eventi infortunistici.

Un altro aspetto determinante è quello dell'invecchiamento, perché credo che sia veramente un tema centrale nelle politiche della salute e sicurezza, soprattutto in considerazione del fatto che ci troviamo, a livello nazionale ed europeo, di fronte a un andamento demografico che fa dire come in un prossimo futuro avremo sempre meno persone giovani impiegate e sempre più persone anziane.

Persone anziane che, quindi, sommano una fisiologica alterazione del proprio organismo a una condizione di usura legata ad attività lavorative che, in alcuni casi, sono particolarmente importanti.

* Simlil (Società italiana medicina del lavoro e igiene industriale). *Testo non rivisto dall'autore*

Esistono alcune metodiche che noi utilizziamo in medicina del lavoro per valutare la capacità lavorativa: è il Wai, il Work Ability Index, uno studio che noi applichiamo nei nostri posti di lavoro, per capire quanto, rispetto all'età, possa diminuire la capacità di lavoro e la sua percezione del rischio e dunque, con essa, capire quali strumenti individuali sono in possesso della persona per difendersi dai rischi lavorativi.

Da qui discendono alcune considerazioni: è diverso parlare di un lavoratore di 20 anni, che affronta un viaggio con un camion per tante ore, rispetto a un altro di 62 anni, che fa lo stesso percorso. A parità di rischio e di impegno, le condizioni che vanno a influire sulla loro salute sono completamente differenti.

Questo non vuol dire che tutti i lavoratori di 62 anni subiscano una diminuzione delle capacità individuali. Ci sono molte persone che, a 62 o a 65 anni, hanno più capacità di coloro che magari ne hanno 20. Quindi è chiaro che stiamo parlando in senso mediato. Ciò significa, invece, che è importante anche rafforzare le proprie funzioni.

La promozione della salute, degli stili di vita, il fumo, il movimento ecc., condizionano moltissimo la capacità di resistere ai rischi lavorativi.

Veniamo al quesito importante: perché sono così poche le denunce di malattie professionali quando sappiamo che i rischi sono tanti, così come, purtroppo, lo sono le patologie lavoro-correlate? I motivi sono diversi. Sicuramente, c'è la paura da parte del lavoratore, quando si rivolge al medico, di riferire tutto quello che ha, per timore di essere di-

chiarato inidoneo e, quindi, di non poter poi continuare a svolgere la propria attività, in maniera efficace.

Ma c'è anche un aspetto importante legato alla mancata attività di sorveglianza sanitaria, che, sulla base delle nostre esperienze e delle nostre indagini, interessa ancora tantissime aziende. E questo vale sia per quanto riguarda il D.lgs. n. 81, sia per quanto riguarda il decreto n. 88 del 1999.

Aggiungo, inoltre, un'altra questione, che è legata anche alla capacità dei medici di poter riconoscere certe patologie. Per esempio, i medici curanti, purtroppo, affrontano raramente questo tipo di problematica. Quindi, quando un lavoratore si presenta al medico curante, difficilmente quest'ultimo svolge un'anamnesi accurata sull'attività svolta o comunque non si sforza di far emergere un eventuale nesso eziologico. Questo atteggiamento si riproduce, spesso, anche quando il lavoratore si rivolge allo specialista.

Quindi, tutti quei casi di tumore, rilevati nei nostri studi scientifici (il tumore al polmone, il tumore alla prostata, il tumore alla vescica), non hanno poi alcuna possibilità di essere sottoposti a una revisione critica da parte dell'ente assicuratore, perché l'urologo oppure lo pneumologo neanche si immaginano che possa esserci una qualche relazione con il lavoro.

I medici di medicina generale, gli specialisti e devo dire, purtroppo, anche una parte dei medici del lavoro non sono tutti all'altezza; non tutti sono preparati. Questo è il motivo per cui una società scientifica come la nostra cerca di lavorare per far crescere il livello di

consapevolezza e di conoscenza su queste problematiche.

Poi, ovviamente, esiste un problema di riconoscimento da parte dell'istituto assicuratore, che ha i suoi strumenti: abbiamo le tabelle delle malattie professionali e abbiamo anche casi di patologie extratabellari, per le quali viene riconosciuto il nesso con il lavoro. Tuttavia, il nostro sistema, purtroppo, si basa poco sull'aspetto scientifico del dato. In alcuni casi, abbiamo «mancati riconoscimenti» perché ancora non c'è condivisione tra normativa e acquisizioni scientifiche.

La nostra proposta, come società scientifica, è che si semplifichino le norme anche dal punto di vista del riconoscimento di malattie professionali e che si dia voce alle rappresentanze scientifiche. In altre parole, ciò

significa procedere come si fa in tutti gli altri campi: per esempio, quando si deve intervenire per capire come svolgere un determinato lavoro, di natura idraulica o elettrica, esistono norme nazionali e internazionali che ci dicono quali sono i migliori livelli fino a quel momento conosciuti. Ecco; così dovrebbe funzionare anche nel campo della medicina del lavoro.

A livello internazionale esistono studi riconosciuti che ci dicono quali sono le condizioni di salute, le condizioni di rischio e i relativi nessi eziologici. Dovremmo affidarci più a queste indagini, piuttosto che a vecchie tabelle e a vecchi sistemi, che non sono al passo con i tempi e, nel caso specifico, non sono al passo con gli aspetti relativi al rischio e alle malattie che troviamo in un determinato settore lavorativo.

Interventi

■ Francesco Rampi *

Vorrei iniziare questo intervento, precisando che sotto il profilo assicurativo, l'Inail riconosce l'importanza dell'esposizione al rischio sulla base dei danni che un tipo di lavorazione produce. Quindi, se una lavorazione produce pochi danni, significa che è a basso rischio assicurativo. Se invece produce molti danni alle persone (che si possono tradurre in infortuni, in malattie professionali con danni permanenti o temporanei) le conseguenze sono ben diverse e hanno ricadute, più o meno consistenti in ragione della gravità, sul premio assicurativo pagato dall'azienda e sul riconoscimento del nesso causale da parte dell'Istituto assicuratore. Questo è nella storia dell'Inail e questo è quanto prevede la legge, il Testo Unico del '65, che regola la questione della materia.

Sono, perciò favorevole alla semplificazione delle procedure, ma questo non significa affermare concetti semplificatori *tout court*; cioè, sono contrario a processi, che ogni tanto diventano di moda, che tendono alla banalizzazione dei diversi argomenti. Penso che oggi ci sia *in primis* la questione dell'ade-

guamento e dell'aggiornamento della legge in materia di assicurazione sul lavoro al nuovo contesto socio-organizzativo del mercato del lavoro. Ad esempio, il Testo Unico n. 1124 del 1965 è sostanzialmente ispirato a una unica modalità di relazione di lavoro, quella fondata sul profilo di una persona, la cui carriera professionale si svolge in un unico posto di lavoro. Ne discende, quindi, che oggi sono pochi i dipendenti non assicurati; a esempio, alcuni insegnanti. Questo avviene, tra l'altro, in violazione di qualsiasi elemento del D.lgs. n. 38 che in materia invece estende l'assicurazione a tutto il personale della scuola. Una riflessione a parte, invece, meritano le nuove forme del lavoro sulle quali resta aperto il problema della tutela Inail.

Seconda questione. Sempre il T.U. n. 1124 del '65, delle malattie professionali si interessa poco e tratta la questione delle modalità di riconoscimento delle patologie lavoro-correlate in analogia a quelle degli infortuni. Gli articoli 53 e 54 parlano di denuncia di infortunio e di denuncia di malattia professionale. Nella realtà, i flussi delle due cose dovrebbero essere profondamente diversi, perché, nei

casi di infortunio, la certezza, che pure l'Inail verifica, è sufficientemente meccanica. Mentre, per le malattie professionali, invece, la questione porta ad alcuni quesiti. Cioè, il referente dell'Inail è sempre l'impresa, dove si sta lavorando, ma considerando la latenza delle malattie professionali e i diversi datori di lavoro che possono intervenire nella carriera di una singola persona, chi ne risponde? Allo stato attuale, il rapporto dell'Inail è ancora con l'ultimo datore di lavoro. Invece, probabilmente bisognerebbe guardare il percorso lavorativo della persona infortunata o tecnopatrica e andare a ricercare il nesso tra attività svolta ed esposizione al rischio. In particolare, mi riferisco, a esempio, alle malattie professionali di origine oncologica, nello specifico quelle legate all'asbesto, da cui neanche lo stesso settore dei trasporti risulta immune.

Poi ci sono invece le malattie derivanti dalle sollecitazioni che investono l'apparato muscolo-scheletrico. Sotto questo profilo, c'è una recente normativa che in qualche modo può venire incontro. In sostanza, l'Inail si è interrogato sull'argomento in questa maniera: possiamo verificare se le modalità di lavoro del passato o ancora presenti oggi, che segnano la persona, possono comportare una modifica del modello organizzativo, aiutando l'impresa a realizzare un adeguamento ragionevole della postazione di lavoro per permettere di non amplificare il danno e di non giudicare inidonea la persona?

Da questo punto di vista, la legge di stabilità del 2015 ha introdotto un sistema di finanziamento alle imprese, recepito con un proprio regolamento dall'Inail. Questi finanziamenti dovrebbero aiutare la ricollocazione di

quei lavoratori, con danni permanenti, anche contenuti, che possono comunque continuare a svolgere la propria attività adeguando la postazione di lavoro, evitando così di essere considerati inidonei. Nel settore dell'autotrasporto questo potrebbe voler dire, per esempio, cambiare il sistema di ammortizzazione dei sedili, che eviti di provocare sollecitazioni dannose a carico dell'apparato muscolo-scheletrico. Questa operazione, che noi chiamiamo di reinserimento, nella realtà sarebbe di conservazione del posto di lavoro; non comporta dei limiti di carattere percentuale del danno, ma comporta una valutazione specifica che aiuta a rimuovere le cause della patologia. Ed è importante che i costi dell'adattamento della postazione di lavoro sono totalmente a carico dell'Inail. È una norma operativa finanziata nel bilancio 2016 con 21 milioni di euro e la considero la novità più significativa.

La questione di fondo sulle malattie professionali è, a mio avviso, che il flusso di gestione delle informazioni è inadeguato e che le modalità di valutazione dei medici legali in Italia da parte dell'Inail non è coerente, né omogenea. Da questo punto di vista, si sta cercando di riorganizzare il sistema di valutazione per riportarlo a omogeneità e ad adeguatezza.

Complessivamente, la percentuale delle malattie professionali riconosciute dall'Istituto è ancora molto bassa, ma per invertire la tendenza, più che l'armonizzazione delle tabelle c'è bisogno di una armonizzazione del processo valutativo. Questo non significa negare che ci sia l'altro elemento legato all'evoluzione delle patologie tabellate, ma questa

operazione dipende da una commissione di valutazione presieduta dall'Istituto superiore di sanità. Per quel che riguarda l'Inail, credo che il problema principale sia l'omogeneità

nella modalità di carattere valutativo e nella ricerca della documentazione comprovante il nesso tra patologia e lavoro. Questo è l'elemento sul quale ci stiamo impegnando.

Interventi

■ Giulia Guida *

Credo che lo spirito con cui abbiamo iniziato questo percorso sia stato quello di avviare un processo virtuoso di emersione e riconoscimento delle malattie professionali all'interno del mondo del trasporto delle merci e su come, in tale settore, si possa mettere in sicurezza il lavoro; ma, soprattutto, sulla nostra capacità di fare un'analisi di tale esigenza dal punto di vista sindacale, individuando tutti gli strumenti, a partire sicuramente dai contratti e *in primis* dal contratto aziendale, che possono essere messi in campo per intervenire su questa materia.

Intervenire, innanzitutto, per rimuovere le numerose distorsioni che intervengono in generale nel settore.

Tuttavia, c'è un tema che, mi permetto di dire, non è stato rilevato neanche dal mondo delle associazioni. I risultati dell'indagine realizzata sul lavoro dei camionisti ci indicano un fatto: il calo dei dati c'è perché, probabilmente, diminuiscono le denunce di infortunio e di malattia professionale. E in corrispondenza di tutta quella parte datoriale che non denuncia più gli eventi, ce n'è

un'altra che non siamo riusciti a intercettare. In questi anni, le quote di traffico delle merci vanno aumentando. Nonostante questo, diminuiscono i lavoratori, diminuiscono i lavoratori italiani e, probabilmente, si riducono tutti quelli che non riusciamo a intercettare e aumentano coloro che non sono in grado di denunciare le condizioni in cui lavorano. Contestualmente, le condizioni dei lavoratori peggiorano, e non solo a fronte dell'invecchiamento della manodopera, ma anche per come si lavora; che cosa fa realmente un camionista? E in quali condizioni? Perché il camionista arriva a fare uso di alcol e droghe? Dall'analisi è emerso che ci sono orari di lavoro massacranti, che raggiungono il massimo del livello delle ore disponibili; lavorano dal lunedì al sabato; vivono e dormono su un camion e hanno, purtroppo, condizioni di lavoro, che sono peggiorate, in un sistema di infrastrutture che è decisamente disagiato. Non dobbiamo dimenticarci, infatti, che il nostro paese, a differenza di altri in Europa, non ha piazzole di sosta e quelle esistenti spesso sono inadeguate, facendo mancare ai nostri camionisti il sup-

* Filt Cgil nazionale

porto adeguato per il loro riposo. Pertanto, dobbiamo interrogarci sugli strumenti a disposizione per intervenire per migliorare le condizioni dei camionisti e dei nostri lavoratori, tra cui il sistema contrattuale e quanto possa essere delegato alla contrattazione. Stamattina, dall'analisi dei risultati della nostra ricerca è emerso sicuramente il problema di come riusciamo a garantire il diritto al lavoro e il diritto alla salute, senza che questi siano messi in contrapposizione; perché il problema vero è che se tutti questi lavoratori oggi hanno il timore di denunciare le proprie condizioni, è perché sanno benissimo che, probabilmente, il sistema dell'intero mondo del trasporto si muove dentro una normativa europea che non aiuta, perché, per quanto la Ce possa rappresentare uno spazio comune, la regolamentazione del settore presenta differenze profonde da paese a paese; le condizioni di lavoro e il suo costo sono ancora i fattori di vera concorrenza, che influenzano le scelte delle aziende e del mercato.

Quindi, dobbiamo metterci in discussione tutti; c'è la necessità di creare un sistema di regole quale unico punto di partenza comune; e insieme a queste, l'intervento del governo su determinate questioni. Intanto, e in ogni caso i contratti vanno rinnovati, perché non riguardano solo ed esclusivamente il problema delle malattie professionali. Credo che lo spessore che abbiamo voluto imprimere al dibattito contrattuale sia stato proprio quello di andare oltre la semplice affermazione del diritto a un aumento delle retribuzioni. Si è voluti, infatti, partire dalle condizioni del lavoro per verificare quali pos-

sono essere gli elementi da mettere in campo per migliorarle. In questo ambito si gioca l'altro aspetto che ci riguarda rappresentato dall'innovazione della contrattazione.

Credo che anche oggi la discussione di tutti sia stata incentrata per provare ad arrivare a un punto di sinergia, di sintesi tra di noi, consapevoli dell'inizio di un percorso.

Oggi, abbiamo degli strumenti che sono sicuramente determinanti e importanti. Spesso (ce lo ha ricordato il sottosegretario, e mi ha fatto piacere che lo abbia fatto), in Italia abbiamo distribuito risorse a pioggia, che non hanno sicuramente né aiutato né hanno fatto elevare il sistema imprenditoriale nel nostro paese. È forse arrivato il momento di destinare risorse, anche in maniera ridotta (perché oggi parliamo in un momento in cui le risorse non sono più quelle di una volta), rivolgendole a quel mondo imprenditoriale che guarda all'intermodalità, provando a garantire tutte quelle aziende e quel sistema che fanno impresa vera, perché quando si fa impresa veramente, significa investire su migliori condizioni e qualità del lavoro.

Questa riflessione apre un altro ambito di intervento. Mi riferisco a quanto è contenuto nel verbale governo-sindacati, sottoscritto alla vigilia del Natale e recepito nella Legge di bilancio 2017 sulle pensioni, che ci offre uno strumento in più. Sicuramente noi avremmo voluto che l'intervento del governo fosse quello di affermare una vera flessibilità in uscita dal lavoro. Tuttavia, l'aver introdotto il principio in base al quale considerare le diversità del lavoro, comprendendo livelli di gravosità, è stato molto importante, soprattutto considerando l'allun-

gamento dell'età pensionabile, imposto dalla Legge Fornero. L'aver previsto che tale principio comprende anche i camionisti, il personale viaggiante e i facchini, probabilmente, significa poter garantire e aprire una discussione in tal senso.

Per ultimo vorrei chiudere l'intervento affrontando il tema delle inidoneità. L'affermazione del diritto alla salute e al lavoro deve passare anche attraverso una reale azione di sinergia tra sindacato, organizzazioni datoriali e imprese per far sì che quando il lavoratore non può più svolgere quella determinata mansione ci si assuma la responsabilità di garantirgli percorsi di riqualificazione professionale, utili per la conservazione del posto di lavoro.

Questo significa anche affrontare le numerose problematiche che investono un settore composto da un numero ridottissimo di grandi aziende e una maggioranza di realtà produttive piccole e piccolissime, dove l'eccessiva terziarizzazione selvaggia e l'affermarsi di forme di lavoro in somministrazione non garantiscono una buona base di partenza per migliorare le condizioni di lavoro.

Abbiamo perciò molto lavoro da fare per rimuovere le cause che rendono ancor oggi il lavoro dei camionisti insicuro e insalubre. Gli strumenti ce li abbiamo e le analisi realizzate oggi ci aiutano. Forse dovremmo imparare a usarli in maniera molto più concreta.

Interventi

■ Morena Piccinini *

Vorrei ringraziare in primo luogo i delegati e le delegate della Filt e i suoi dirigenti che hanno contribuito in modo significativo a far sì che i lavoratori del settore rispondessero alle domande del questionario. Un fatto per nulla scontato che dimostra come sia forte il rapporto di fiducia tra sindacato e lavoratori. Ed è per noi importante fare tesoro dei risultati di questa indagine per capire come agire di conseguenza insieme nel portare avanti il progetto comune di emersione delle malattie professionali nei trasporti, che per la nostra economia restano strategici.

La crisi degli ultimi anni si è fatta sentire in questo settore, anche se non mancano segnali di ripresa, tuttavia ancora insufficienti, non omogenei, non lineari e con qualche complicazione in più, come ci viene segnalato dal sindacato e da Confindustria. Si è complicato ulteriormente non soltanto nel rapporto tra le aziende italiane e straniere perché le normative europee non aiutano una sana competitività, ma anche perché è diventata più complessa la gestione interna del settore. Il fatto di non essere riusciti, in questa inda-

gine, a interpellare gli immigrati non è un elemento da sottovalutare. I lavoratori stranieri – lo diceva Rocchi – sono sempre di più e non sono trattati meglio degli italiani; anzi, in molti casi sono trattati peggio. Le denunce riferite dalla categoria per quanto riguarda le cooperative spurie, le false cooperative e anche il caporalato, la dicono lunga su cosa significa oggi la trasformazione di questo settore, dove a fianco delle grandi aziende nelle quali ci sono ancora standard anche di dimensione contrattuale importanti, ci sono ambiti in cui si riorganizza una china sempre più discendente. E quando la competitività è spesso giocata sull'abbassamento dei costi del lavoro e della sicurezza: è su questi temi che abbiamo bisogno di soffermarci.

Quindi, credo che questo sia un aspetto dal quale dobbiamo partire per vedere anche quali sono le condizioni di lavoro oggi nel settore perché, come è emerso anche dai dati, il tema dei ritmi del lavoro non è una variabile indipendente rispetto ai rischi per la salute a essi correlati. Spesso siamo di fronte a situazioni nelle quali né l'orario legale, già eccezionale, né l'orario contrattuale sono ri-

* Presidente Inca Cgil

spettati. Dunque, dobbiamo ripartire dalla condizione di salute di chi lavora per riaffermare un bisogno di tutela e di contrattazione. È un terreno ancora tutto aperto.

Guardate, rispetto ai lavoratori migranti, dobbiamo davvero prestare una particolare attenzione, perché le condizioni alle quali spesso sono sottoposti, anche in termini di ricatto occupazionale, per mantenere il permesso di soggiorno – soprattutto nelle aziende piccole, non parlo delle aziende grandi –, sono tali e tante che il dumping interno tra lavoratori rischia di essere un elemento che poi produce effetti devastanti sugli italiani impiegati nel settore.

Credo che dobbiamo fare tutti uno sforzo comune per instaurare un maggiore rapporto di fiducia con i lavoratori stranieri; e voi sapete che l'impegno del patronato, da questo punto di vista, è molto intenso, anche nelle battaglie che stiamo facendo per fare in modo che le condizioni di soggiorno nel nostro paese siano meno vessatorie rispetto a quanto non siano state fino a ora.

Tornando ai dati, credo che l'indagine che abbiamo condotto ci offra molti spunti. Primo, è indubbio che c'è un grande problema legato alla cultura della prevenzione, della formazione sia per i lavoratori che per le imprese. Non vi è dubbio che vanno formati i lavoratori e gli Rls, ma bisogna anche convincere le imprese del fatto che è importante investire in prevenzione e in formazione. Non sto parlando di un investimento che necessariamente sia costoso per l'impresa. È già un investimento, soprattutto nel settore del trasporto, organizzare una giornata nella quale poter parlare con tutti i lavoratori o con la

maggior parte di essi; cosa complicatissima anche per le peculiarità organizzative del settore. Quindi, la sensibilizzazione, da questo punto di vista, davvero deve essere a più facce.

Noi, come patronato, insieme a tutte le categorie della Cgil, in particolare con la Filt, stiamo lavorando molto sul versante della prevenzione, anche nei rapporti con l'Inail, partendo dall'analisi dei dati che ci provengono dai questionari raccolti. Ciò ci permette di focalizzare meglio quali sono i rischi per la salute correlati al lavoro e, di conseguenza, gli ambiti entro i quali agire per elaborare una nuova cultura della prevenzione e della stessa formazione.

Certamente, siamo in un ambito in cui le tipologie di rischio sono multifattoriali; ed è evidente che c'è anche un problema legato agli stili di vita, ma questo non deve diventare un alibi per non investire sulla prevenzione e sulla sicurezza, tenendo conto delle specificità e dell'evoluzione delle reali condizioni di lavoro. Ciò significa mettere in campo anche azioni più complesse rispetto a quanto non fosse stato storicamente l'analizzare semplicemente il rischio da lavoro puro e semplice. Noi, come Inca, abbiamo già avviato un progetto nel Veneto, per il quale si è fatto un lavoro comune con le singole imprese e con comparti di settore, che prevede azioni sulla informazione e formazione rivolte ai lavoratori, anche attraverso la previsione di investimenti.

La stessa cosa può essere fatta nel settore dei trasporti con incentivi per l'innovazione del parco macchine e della tecnologia. Certamente, la legge di bilancio non aiuta molto in questa direzione, perché prevede uno sgra-

vio dell'Ires e quindi solo sugli utili di impresa. È una scelta che, in realtà, rischia di innescare una catena opposta a quella che ci proponiamo come obiettivo.

Noi pensiamo quindi che, da questa indagine, si possano trarre elementi utili per costruire, con i delegati e i lavoratori di quelle aziende, un rapporto diverso e più stretto con l'Inail e, attraverso questo percorso, ricercare un'azione comune sul versante della prevenzione, dell'informazione e della formazione. Il che, naturalmente, comporterà anche una rinnovata azione negoziale per raggiungere gli obiettivi prefissati. In questo contesto, non possiamo dimenticare che il nostro sogno è quello di arrivare a non dover chiedere per nessuno il risarcimento del danno, ma è un sogno ancora abbastanza lontano dal realizzarsi.

Per ora, dobbiamo fare i conti con il fatto che le denunce di infortuni e soprattutto di malattie professionali restano poche, così come sono pochi gli indennizzi riconosciuti, rispetto ai danni alla salute, che pure registriamo. Questo è un dato che riscontriamo un po' ovunque e non soltanto nel settore del trasporto. In molte realtà, abbiamo l'impressione che, pur a fronte di analisi dettagliate prodotte, di denunce suffragate e supportate da documentazione sanitaria adeguata fornita dalle categorie e dal patronato, aumentano le richieste rivolte all'Inail, ma non i riconoscimenti del nesso causale. Sembra quasi che ci sia un «tetto non detto» oltre il quale non si va.

Però attenzione. Se vogliamo essere davvero efficaci anche sul piano della prevenzione, non possiamo dare l'idea che tutto quello che

è successo o che sta succedendo nei luoghi di lavoro possa essere ricondotto solo all'ambito della individualità e a quello degli stili di vita di ognuno, o peggio ancora alla paura di denunciare un infortunio o una malattia professionale per non incorrere nel rischio di ricevere una dichiarazione di inidoneità e quindi di perdere il posto di lavoro. Quest'ultimo è un altro passaggio delicato. Sono troppi i lavoratori che evitano di denunciare e di riferire quanto succede loro per il timore di essere dichiarati inidonei e di perdere il posto di lavoro, con il risultato di non avere né il riconoscimento della copertura assicurativa da parte dell'Inail, né da parte di Inps, che ha chiuso porte e finestre anche per quanto riguarda le invalidità. Questo è un tema dal quale non possiamo rifuggire.

Penso che sia stato molto importante il processo legislativo in Italia, dopo gli scivoloni iniziali nell'applicazione della direttiva europea del 2000, laddove dava indicazioni ben precise rispetto alla non discriminazione nel collocamento al lavoro degli invalidi e degli inidonei. È però stato un processo, recuperato recentemente dalla legislazione, che dispone di fare tutto il possibile per ricollocare, in quel luogo di lavoro o in un altro luogo di lavoro, il lavoratore inidoneo. E l'Inail è stato fornito anche di risorse per aiutare e agevolare questo processo.

Mi rendo ben conto delle difficoltà di applicare questa disposizione nel settore dei trasporti, dove la manodopera ha svolto quasi esclusivamente la mansione di guida dei mezzi, ma non dobbiamo accantonarla in partenza, perché c'è un grandissimo spazio di tutela negoziale e anche di innovazione al-

l'interno dell'organizzazione dell'azienda. C'è un grande spazio che, prima di respingere come non pertinente rispetto a quel determinato luogo di lavoro, credo abbia bisogno di essere analizzato un po' più a fondo e che abbia bisogno da parte nostra (del sindacato e del patronato) di una maggiore preparazione, tale da poter identificare quelle che possono essere le modifiche accettabili all'interno di quel luogo di lavoro; tale da permetterci anche di innovare le nostre pratiche negoziali e di tutela, per non lasciare semplicemente al rapporto lavoratore/impresa il problema della possibilità o meno di nuovi inserimenti.

Ecco allora che tutto questo si inserisce nella considerazione che, se sappiamo tutti di avere un percorso lavorativo più lungo, dobbiamo sapere tutti che il fattore prevenzione diventa una responsabilità comune; così come lo è, per le imprese e il sindacato, il fattore ricollocamento, necessario dopo la dichiarazione di inidoneità lavorativa per riqualificare professionalmente queste persone, dando loro una nuova prospettiva lavorativa.

Vorrei, infine, fare qualche accenno alla legge bilancio e anche al confronto tra governo e sindacato, dopo tanti anni di assenza. Credo che, rispetto al settore dei trasporti, la manovra finanziaria contenga una novità importante. Ricordava Rocchi, giustamente, il disappunto, la grande amarezza della categoria e del sindacato quando, nel 2007, fu riconosciuto, come lavoro usurante soltanto quello degli addetti al trasporto collettivo di persone e aveva escluso i trasportatori delle merci. È stato un elemento di grande amarezza per la categoria e per tutti noi, per la Cgil in par-

ticolare, perché noi non abbiamo mai condiviso la distinzione tra la guida di mezzi per il trasporto di persone e quella di mezzi per il trasporto di merci. Devo precisare, tuttavia, che nel 2007 ebbero più forza le imprese pubbliche o privatizzate del trasporto di persone perché vedevano, in quella opportunità, una occasione anche per liberarsi di lavoratori anziani. Non a caso, a distanza di quasi dieci anni, la maggior parte dei lavoratori, che hanno potuto usufruire delle norme previdenziali sul lavoro usurante, ha riguardato prevalentemente gli addetti al trasporto di persone.

Credo che, nel verbale sottoscritto da governo e sindacati, in preparazione della legge di bilancio, ci sia un'innovazione significativa, quella sulla gravosità dei lavori. Significativa dal punto di vista di principio, dal punto di vista politico e sindacale e anche, io spero, di grande prospettiva per il futuro, perché viene riconosciuto il principio che i lavori non sono tutti uguali e che non ci si può limitare a quell'elenco ristrettissimo dei lavori usuranti definiti nella vecchia legislazione. Ciò ha permesso di prevedere, anche con l'ausilio dell'Inail nel fornire dati circa la maggiore esposizione al rischio, un allargamento significativo delle attività da considerare usuranti, che comprende anche i conduttori di convogli ferroviari e del personale viaggiante, i conduttori di mezzi pesanti, come i camion, i facchini addetti allo spostamento di merci e assimilati. Si tratta di una estensione interessante per il settore dei trasporti nel complesso, anche se non risolutiva dei problemi.

Dobbiamo fare i conti con l'entità di risorse finanziarie messe a disposizione che consi-

deriamo troppo scarse rispetto al bisogno e, soprattutto, con la serie di criteri ancora troppo rigidi e vincolanti, che rischiano di vanificare l'obiettivo di ricomprendere nell'elenco dei lavori usuranti settori ulteriori e tipologie di attività. Pensare che si possa accedere ai benefici previdenziali solo con 36 anni di anzianità contributiva e 6 anni continuativi nell'ultimo periodo di attività lavorativa, sono davvero due criteri molto stretti che riducono la platea dei potenziali beneficiari.

Il punto dolente resta che in un settore come quello dei trasporti o edile, lavorare fino ai 67/68 anni o quel che sarà con l'aspettativa di vita, è impensabile, perché troppo alto il rischio di dover fare i conti con una manodopera raggiunta da dichiarazioni di inidoneità alla mansione, che si troverebbe abbandonata a se stessa. Cosa che non possiamo accettare. Ne consegue, quindi, la necessità di prevedere una tutela pubblica anche previdenziale. Dobbiamo riuscire a ottenere il riconoscimento della maggiore gravosità di questi lavori, anche con lo stanziamento di risorse adeguate per permettere concretamente a questi lavoratori di poter esercitare i loro diritti previdenziali.

In passato le pensioni di anzianità, tanto vituperate, in realtà erano un grandissimo ammortizzatore sociale. Ora non siamo nelle condizioni di tornare a quello strumento e, quindi, bisogna costruire una rete diversa di protezione per il riconoscimento della maggiore gravosità di queste mansioni. Questo si deve tradurre in azioni che consentano ai lavoratori di poter accedere al pensionamento anticipato, non in modo vessatorio. Bisogna

fare in modo, per esempio, che l'Anticipo pensionistico (che noi non abbiamo voluto e che continuiamo a pensare non sia una risposta adeguata) possa essere realmente efficace per gli addetti ai lavori usuranti.

Vorrei rappresentare un aspetto particolare del problema. Quando si arriva a un'età matura, oltre i 60 anni, interviene una multifattorialità evidente dei rischi alla salute, legata all'età e alla storia professionale individuale. Credo che questo tema oggi non sia ancora considerato in modo adeguato da parte dei due maggiori istituti previdenziali (Inail e Inps). Mi spiego: oltre alle difficoltà di ottenere il riconoscimento dell'indennizzo per danni da lavoro, si aggiungono anche quelle fraposte dall'Inps. Infatti, dopo aver ridotto le pensioni di vecchiaia, aver eliminato le pensioni di anzianità e anche quelle anticipate, l'Inps non perde occasione di ridurre anche le pensioni di invalidità. Lo dico sapendo quel che dico. Al netto dei casi denunciati giustamente ogni giorno dei falsi invalidi, stiamo parlando dei mancati riconoscimenti di invalidità per persone che sono in attività lavorativa e che non ce la fanno più. È un fenomeno tutt'altro che trascurabile e che sta diventando intollerabile.

Il tema del come una persona, oltre una determinata fascia d'età, vive la condizione di lavoro e quanto sia effettivamente ricollocabile, diventa di grande attualità. E il nostro paese non può ignorarlo, soprattutto in considerazione dell'evoluzione delle norme di accesso al pensionamento.

In questo contesto, il riconoscimento dei lavori gravosi, delle invalidità che ognuno si porta dietro, e dei danni da lavoro, devono di-

ventare un mix con un valore diverso rispetto al passato. Questo non corrisponde al desiderio di voler trovare delle scappatoie, ma rappresenta una realtà sempre più estesa, fatta di tanti lavoratori anziani che hanno perso il posto di lavoro anche a causa delle loro condizioni in cui hanno svolto le loro attività professionali, e che troppo spesso non trovano una idonea collocazione lavorativa in altri settori perché, quando si è anziani, si è anziani per tutti i settori.

Penso che la novità dei lavori gravosi, inserita nel verbale sottoscritto da governo e sindacati ci consegna un quadro sul quale dobbiamo agire per una rinnovata legislazione, una rin-

novata attenzione sul tema dell'invecchiamento della manodopera in generale. E per noi, come patronato, per una rinnovata modalità di tutela. Quando, infatti, si parla di prendere in carico una persona e di accompagnarla nel suo percorso di vita e di lavoro, significa sempre di più riuscire a vedere tutti questi aspetti, che sono molteplici e anche plurifattoriali, per i quali dobbiamo riuscire insieme a trovare la risposta più consona.

Credo che l'indagine condotta da Inca e Filt ci offra tanti stimoli per un lavoro comune ulteriore, nella consapevolezza che siamo davvero solo all'inizio di un percorso anche per innovare le nostre stesse modalità di lavoro.

