

Basta piangere morti: investire di più per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali



Salvatore Pellecchia

Segretario Generale FIT-CISL

Se il decreto di costituzione della nuova Alitalia ha ottenuto - nella copertura mediatica e da parte degli stakeholder economici e istituzionali - l'attenzione che meritava, relativamente in sordina è trascorsa la Giornata nazionale per le vittime del lavoro che ogni anno si celebra nella seconda domenica di ottobre. Una parziale dimenticanza collettiva che ci è parsa allarmante in un Paese tuttora caratterizzato da un numero intollerabile di incidenti sul lavoro, spesso letali. Da gennaio a settembre 2020 sono stati 927 i morti sul lavoro, allo spaventoso ritmo di uno ogni ogni sette ore. L'aumento di infortuni mortali rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso - ben 147 casi in più - è in gran parte dovuto alla pandemia, che ha mietuto numerose vittime tra medici e infermieri. Malauguratamente, però, sono moltissimi i settori produttivi in cui ogni giorno si verificano incidenti. Nell'ambito dei trasporti nel solo 2019, sempre secondo i dati Inail, le denunce di infortunio sono state più di 39.313 di cui 111 con esito mortale e l'85% degli incidenti si sono verificati durante l'orario di lavoro mentre il rimanente 15% durante il percorso casa-lavoro-casa. La tipologia dei turni, i ritmi di lavoro, la gravosità delle operazioni e spesso

il maggior lavoro comandato dalle aziende per sopperire a carenze croniche di personale fanno dei trasporti, sul piano infortunistico, il settore maggiormente colpito dopo le attività manifatturiere e quelle del commercio e, sempre nel 2019, si è riscontrato anche un incremento delle malattie professionali in quanto «i casi denunciati sono stati 2.693, con un incremento del 9,2% rispetto al 2018».

Per curare una piaga di simile entità non possiamo lasciare niente di intentato. Meno che mai possiamo accettare che si versino “lacrime di cocodrillo” quando si verifica un incidente mortale a valle di preventive denunce magari anche reiterate. Il punto essenziale è lavorare e fare di tutto per diffondere la cultura della prevenzione destinando energie e risorse - perché no anche utilizzando i fondi che verranno elargiti a livello europeo attraverso il Recovery Fund - a una campagna straordinaria per la sicurezza in tutti i posti di lavoro. Siamo convinti - e lo siamo da sempre - che la sicurezza non sia un costo ma un investimento: non vogliamo più piangere morti. È per questo che stiamo lavorando, a tutti i livelli dell'organizzazione per far partire al più presto una campagna straordinaria di prevenzione infortuni in ogni azienda di trasporto, di servizi ambientali, di servizi accessori e complementari al trasporto, e siamo convinti che sia necessario ripeterla con periodicità costante in tutti i posti di lavoro.

Covid-19: seconda ondata

La seconda ondata pandemica ha raggiunto anche l'Italia, infrangendosi sulle barriere di protezione sanitaria e sociale che erano stata faticosamente erette dopo il primo impatto devastante con il Covid-19. Un ritorno purtroppo prevedibile. E che è stato prevedibilmente accompagnato da un dibattito scomposto tra gli esponenti politici e perfino tra gli esperti, con puntuali ripercussioni anche tra i comuni cittadini che si confrontano sui social network a colpi di post e di tweet. Questa tendenza ad accapigliarsi, diffusa in molti ambiti e a tutti i livelli, dovrebbe cedere il passo a pulsioni meno discordanti fra loro e più solidaristiche, in nome della comune necessità di far fronte all'avanzata della pandemia e di contrastarne gli effetti. Invece il confronto civile e improntato al rispetto reciproco viene regolarmente sovrachiarato da rumorosi battibecchi. Particolarmente diffusa è la spinta a dividersi

sulle percentuali del contagio e sui suoi effetti, soprattutto sui raffronti tra le caratteristiche della prima ondata e quelle della seconda. Baruffe rivelatesi sterili e che non sono state sopite dal varo del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri avvenuto il 3 novembre 2020 – l'ultimo della lunga serie di Dpcm che ci ha accompagnato a partire da marzo durante tutta la prima fase di propagazione della pandemia – che vede l'Italia suddivisa in tre aree (gialla, arancione e rossa) in cui, in seguito all'analisi dei dati epidemiologici sulla diffusione dell'epidemia, sono state assunte differenti misure/restrizioni finalizzate a contrastare la diffusione del nuovo coronavirus. In estrema sintesi siamo di nuovo in piena emergenza pandemica e dobbiamo continuare a applicare, scrupolosamente, tutte le prescrizioni impartite dall'autorità sanitaria a partire dall'uso delle mascherine, dal lavaggio sistematico delle mani e dal distanziamento sociale. Oltre che del protocollo interconfederale relativo alle misure di contrasto al Covid-19 negli ambienti di lavoro siglato il 14 marzo 2020 e integrato il 24 marzo 2020 unitamente al protocollo di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica del 20 marzo 2020 diventati poi anche rispettivamente allegati 7 e 8 del Dpcm 26 aprile 2020 che, sulla base dell'esperienza acquisita a oggi, d'intesa con il Ministero dei Trasporti e delle controparti datoriali, andremo a perfezionare a breve.

Ricette provvisorie

Al cospetto di un nemico invisibile ma potentissimo come il virus Sars-CoV-2, le nuove regole per il contenimento del contagio fissate dai Dpcm del 18 ottobre e del 3 novembre mostrano anche a un primo sguardo i segni della provvisorietà e rischiano di determinare anche nell'ambito dei trasporti, che per forza di cose saranno di nuovo ridotti ai minimi termini e all'essenzialità, pesanti ricadute economiche e sociali. Si tratta di ennesime regole frutto dell'impossibilità, emersa non nei giorni

scorsi ma sin dalla previsione dell'arrivo della cosiddetta "seconda ondata", di programmare una risposta articolata e adeguata alla difficoltà della sfida che tutti abbiamo di fronte. Con il potenziale rischio, in assenza di un ridimensionamento del numero dei contagi, di mettere in atto a stretto giro ancora una volta nuove misure restrittive, destinate a rincorrere affannosamente la progressione della pandemia.

Sul piano economico e sociale assistiamo invece – nella speranza di una lungimirante resipiscenza e di un auspicato ravvedimento operoso – all'introduzione di misure sparse, temporanee e, troppo spesso, non concertate e non condivise, con conseguenti risultati discutibili.

Se Atene piange, Sparta non ride - uno sguardo oltre i confini

Sia ben chiaro - come abbiamo a più riprese sottolineo fin dall'avvento della pandemia – la situazione era ed è inedita, non vi era e non vi è memoria storica di un simile evento e, mentre le prime incertezze, confusioni e passi falsi hanno trovato una forma di parziale giustificazione, le sottovalutazioni che ci hanno fatto ricadere nelle prime fasi dell'emergenza no.

Tuttavia, ma ciò non può essere un elemento di gaudio perché questa seconda fase emergenziale sta infliggendo colpi mortali alla nostra economia, questo stato di cose non è presente solo in Italia. Basta allargare la visuale al resto d'Europa per notare come l'effetto Covid-19 abbia mandato in tilt i sistemi decisionali e palesato l'urgenza di definire un approccio universale nel contrasto alla pandemia. D'altra parte i numeri sul Covid-19 che si registrano in alcuni Stati vicini ci dicono che l'andamento del contagio non si discosta molto da quello italiano. Le contromisure decise dai paesi confinanti risultano inefficaci, in modo più lampante che in Italia, nell'arginare la pandemia. Prendiamo la Svizzera: contagi giornalieri saliti a quota 10mila, obbligo di mascherina

esteso a tutti i locali pubblici al chiuso ma anche alle fermate dei mezzi pubblici, divieto di assembramenti con più di 15 persone. Non va certo meglio in Francia, dove il Governo ha prorogato lo stato d'emergenza sanitaria fino al 16 febbraio incluso, nel tentativo di rallentare la crescita dei contagi – volati fino alla soglia record di 86mila in un giorno – e dove il coprifuoco dalle 21 alle 6 è già in vigore nelle più grandi metropoli, a cominciare da Parigi. Se ci si sposta lungo il confine est anziché a ovest, i problemi non cambiano: in Austria media giornaliera di contagi fino a quota 8mila, nuove misure restrittive per i settori della ristorazione e degli spettacoli, obbligo di autorizzazione preventiva per eventi con più di 250 partecipanti e divieto di accedervi, tanto all'aperto quanto al chiuso, senza mascherina. Se ci allontaniamo dai confini italiani verso paesi come la Gran Bretagna, per non parlare degli Stati Uniti e del Sud America, il quadro si fa ancora più fosco.

Le parole del Papa

A rischiarare la via, offrendoci una prospettiva che va oltre le dinamiche contingenti, provvede la recente enciclica "Fratelli tutti", in cui Papa Francesco indica la fraternità – declinata anche in chiave di solidarietà e sussidiarietà - come terapia per un mondo malato (di Covid, certo, ma anche di miseria, intolleranza e razzismo), evocando l'orizzonte di un pianeta che possa assicurare terra, casa e lavoro a tutti. E in cui si sviluppi la capacità di «pensare non solo come Paese, ma anche come famiglia umana», in cui il «buon politico» si ispiri a valori sganciati dalla schiavitù «dell'apparire, del marketing», alla ricerca di soluzioni che mirino al cuore delle questioni e non alla loro spendibilità comunicativa. Ricordando che «il mercato da solo non risolve tutto». Sono temi e parole per definizione universali, quindi capaci di illuminare anche il percorso quotidiano di chi, come noi, ha il compito di assistere e tutelare lavoratrici e lavoratori dei trasporti. Proprio sui trasportatori il Pontefice si sofferma significativamente nel primo capitolo dell'en-

ciclica, inserendoli nel novero delle «persone ordinarie che, senza dubbio, hanno scritto gli avvenimenti decisivi della nostra storia condivisa», assieme a medici, infermieri e infermiere, farmacisti, addetti ai supermercati, personale delle pulizie, badanti, «uomini e donne che lavorano per fornire servizi essenziali e sicurezza, volontari, sacerdoti, religiose, hanno capito che nessuno si salva da solo». Auspichiamo che queste parole illuminino tutti e richiamino tutti a quel necessario senso di responsabilità di cui c'è bisogno, a partire dai decisori politici, dai livelli istituzionali, dalle parti sociali oltre che le persone comuni, e riescano a far passare il messaggio che, in una fase come questa le contrapposizioni ideologiche o il posizionamento di "bandierine" non sono di alcuna utilità o vantaggio per nessuno perché contro questo flagello che si chiama Sars-CoV-2 o si vince tutti, o si perde tutti.

Godot è arrivato

A proposito di lavoratrici e lavoratori dei trasporti, dopo lunghi mesi trascorsi "aspettando Godot", possiamo finalmente registrarne l'arrivo: il decreto di costituzione della Newco chiamata a proseguire la missione di Alitalia è stato firmato il 9 ottobre. Un passaggio che a caldo abbiamo salutato come l'inizio di una nuova epoca. A condizione però che la nuova società segni sin dai suoi esordi una forte discontinuità rispetto alla storia recente di Alitalia, che raccontiamo in modo più dettagliato nelle prossime pagine. Basti qui richiamare la necessità di evitare gli errori del passato e di dare slancio alla ripartenza della compagnia aerea attraverso un piano industriale ambizioso, in grado di assicurare all'azienda una flotta e una selezione di rotte adeguate al ruolo di una compagnia di bandiera oltre che il posizionamento in un'alleanza commerciale globale che consenta non solo di condividere i costi di gestione e delle infrastrutture ma che garantisca la fruizione delle medesime opportunità di cui godono gli altri alleati. Al contempo vanno salvaguardati i livelli

occupazionali e il reddito di tutti i suoi dipendenti. Sono punti essenziali su cui la Fit-Cisl insiste dal 22 maggio 2018 (a quel tempo nessuno osava parlare della necessità per il Paese di avere una compagnia aerea di bandiera, neppure sussurrando) e cioè da quando presso l'Auditorium Donat Cattin di via Rieti a Roma abbiamo organizzato la tavola rotonda intitolata "Il trasporto aereo in Italia", mettendo in evidenza tutte le cause che hanno penalizzato le aziende italiane e proponendo le opportune soluzioni. L'insistenza è derivata dalla profonda convinzione di perseguire, in questo modo, non solo il bene del vettore nazionale ma anche – con esso – l'interesse della nostra intera comunità, di un Paese a naturale vocazione turistica, di un'economia dalle enormi potenzialità ma frenata da un sistema di mobilità non più al passo coi tempi.

I nodi del tpl

Nelle cronache di questi giorni – e non potrebbe essere altrimenti – trovano ampio spazio, sempre in relazione al nostro settore, gli approfondimenti sulle falle del trasporto pubblico locale, costretto, in ragione delle misure anti-Covid, a una sovraesposizione non solo mediatica. La posizione della Fit-Cisl al riguardo è netta e radicata: il trasporto pubblico locale è stato concepito (e quindi è strutturato) per essere un trasporto di massa. E non per garantire il distanziamento sociale. Una missione tanto socialmente rilevante quanto complessa già in tempi normali. E che ora, sotto la pressione pandemica, ha visto moltiplicarsi il proprio coefficiente di difficoltà.

Una considerazione puntuale meritano le polemiche sulle criticità del comparto, delle quali tutti si sono accorti solo il 14 settembre 2020 in occasione della ripresa dell'anno scolastico, e che si sarebbero potute depotenziare, o addirittura evitare, se solo ci avessero ascoltato con maggiore attenzione. Infatti, insieme alle altre organizzazioni sindacali, già in aprile 2020 avevamo proposto azioni mitigatrici - delle criti-

cità che si sarebbero verificate - come: una diversa modulazione degli orari delle città con le differenziazioni degli ingressi e delle uscite a partire dalla scuola e dagli uffici pubblici; una gestione governata del tempo di lavoro da casa in forme alternate al lavoro in presenza; il potenziamento delle corse dei bus nelle ore di punta riorganizzando il servizio per garantire il distanziamento sociale attraverso l'introduzione di tecnologie per il conteggio del numero di persone a bordo dei mezzi e ricorrendo, per potenziare le flotte disponibili, al noleggio di autobus con conducente del trasporto turistico da adibire prevalentemente al trasporto extraurbano. Questi ultimi erano disponibili (e lo sono tuttora) in virtù del crollo della domanda turistica. Secondo dati Isfort aggiornati a gennaio 2018, il settore dei bus turistici è composto da 5.920 imprese, 24.272 addetti e 24.863 bus di cui il 61% di recente produzione (Euro V ed Euro VI).

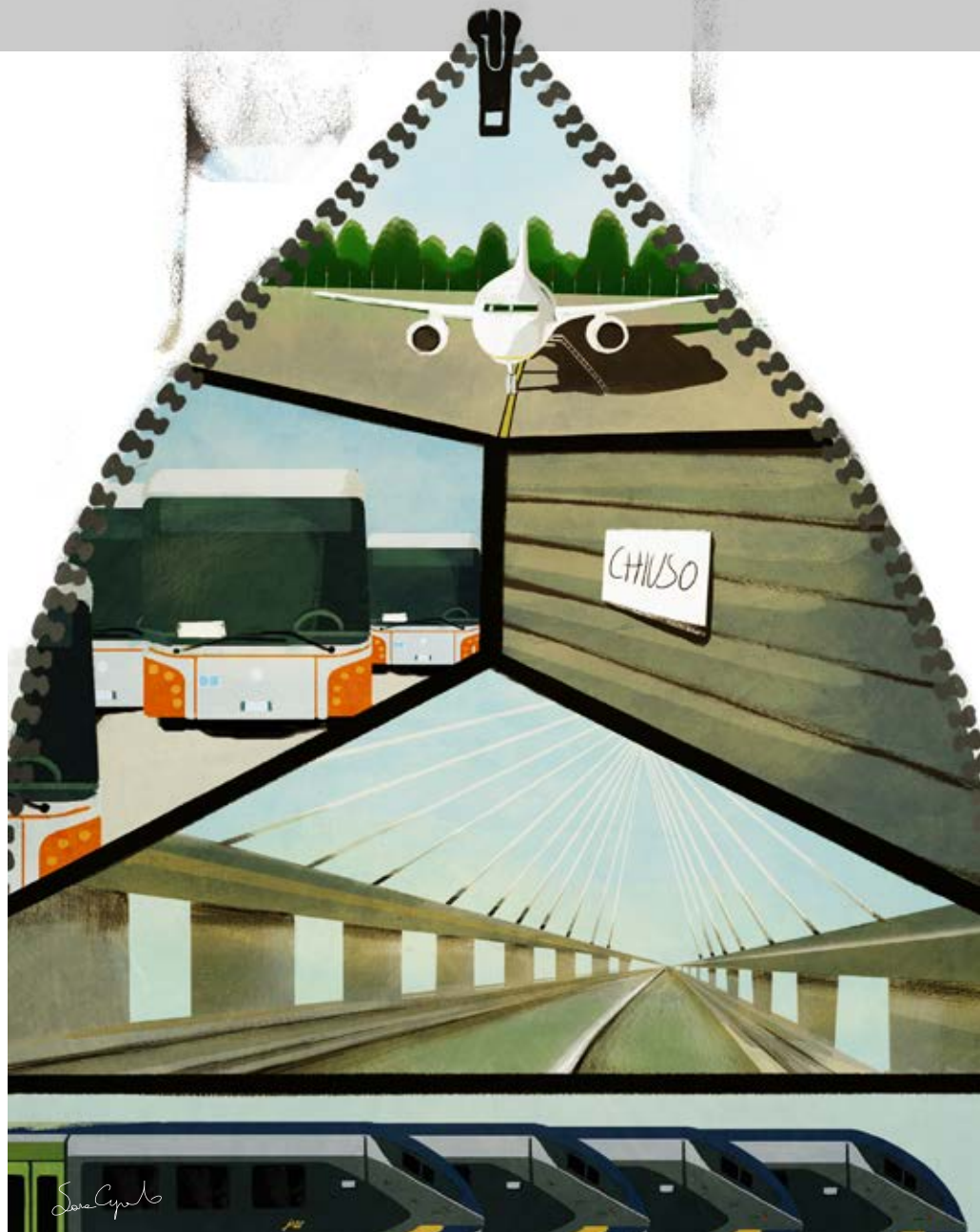
Di fatto però la pandemia ha solo maggiormente evidenziato l'inadeguatezza del nostro sistema che negli anni passati ha trovato spazio nei convegni e nei seminari riservati solitamente agli addetti ai lavori. La verità è che nel tpl paghiamo i ritardi di trent'anni e soprattutto scontiamo il pesante prezzo del nanismo delle nostre imprese, che nel settore sono ancora in numero troppo elevato, circa 1.200. Non c'è solo un problema di inefficienza complessiva del sistema, c'è anche l'impossibilità di perseguire una politica nazionale di razionalizzazione del settore, che comporterebbe benefici, su moltissimi versanti, compreso quello industriale. È opportuno che, muovendo da queste difficoltà, si definiscano le linee guida per un piano nazionale che preveda grandi sinergie, ma anche un decisivo impegno sul versante della decarbonizzazione, che rimane uno dei grandi impegni sottoscritti anche a livello europeo. Sarebbe inoltre importante che si lavorasse finalmente in un'ottica di insieme.

Si avverte, soprattutto in momenti

di grandi difficoltà come quello che stiamo attraversando, la mancanza di un grande player industriale nazionale, come esiste da tempo in altri Paesi europei, in grado di razionalizzare i costi, conseguire economie di scala per sviluppare le potenzialità di produzione di nuovi mezzi nel settore dell'elettrico e dell'idrogeno e – sull'esempio di quanto avvenuto con le Ferrovie – in grado di avviare un grande piano di riconversione dei mezzi su scala nazionale. Oggi la flotta di mezzi utilizzati nel tpl, tranne qualche eccezione, rimane comunque fra le più vecchie e inquinanti nel panorama europeo. Attuando una politica integrata di sviluppo si potrebbe ridare vita a un settore produttivo entrato profondamente in crisi nel nostro Paese, si eviterebbero invasioni dall'estero e si contribuirebbe al miglioramento di tutto il settore a beneficio dei cittadini. Su questi temi dovremo necessariamente coinvolgere Regioni, Ministero dei Trasporti e associazioni datoriali oltre che aziende. Una discussione che abbiamo già iniziato in occasione dell'avvio del percorso relazionale finalizzato al rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro del tpl e che si è successivamente arenata: andrà urgentemente ripresa anche per aggiornare e adeguare la normativa che in questi anni ha reso ancor più inefficiente e inefficace il settore.

Non solo Aspi, anche Anas

Tra le questioni pendenti, nel campo dei trasporti, c'è ancora – nonostante i molti mesi trascorsi dall'emergere del dossier – il caso Autostrade, impantanato in una disputa attorno a tecnicismi finanziari di ostica comprensione per una larga fetta dell'opinione pubblica. Al tempo stesso non si parla più della collocazione di Anas. Rinnovando l'auspicio di una soluzione rapida – detto senza ironia – per gli assetti di controllo di Aspi, dobbiamo tristemente annotare che intanto, a causa di avverse condizioni climatiche ma anche per la carenza di manutenzione che affligge il nostro sistema infrastrutturale, continuano a cascare ponti e a franare



strade. Emblematico l'incidente del 15 ottobre a Picinisco, nel Frusinate, dove una frana ha causato il crollo di un ponte. Una tragedia sfiorata che ha fatto suonare, se mai ce ne fosse stato bisogno, l'ennesimo campanello di allarme. Altrettanto emblematico è il crollo avvenuto l'8 aprile 2020 del ponte di Albiano Magra, al confine fra Toscana e Liguria.

Da tempo denunciavamo che Anas non ha le risorse sufficienti per occuparsi adeguatamente dei 30mila km di strade e autostrade che deve gestire, che includono più di 16.600 tra ponti e viadotti. Inoltre, da anni chiediamo che l'azienda acceleri gli investimenti sia in manutenzione dell'esistente sia in nuove opere. Evidentemente 6.800 dipendenti sono insufficienti se rapportati ai chilometri

di rete che Anas deve gestire. Fra l'altro fra il 2018 e il 2019, ad Anas sono stati assegnati ulteriori 8mila km di rete stradale precedentemente di competenza delle province, ma il personale non è aumentato.

A questo punto, per trainare la ripresa post-Covid 19, è necessario aggiornare il documento "Rimettiamo in movimento il Paese" puntando sempre su infrastrutture, regole di sistema e rinnovi contrattuali: la piattaforma per la vertenza sui trasporti, che da oltre un anno ci vede in prima linea con Filt-Cgil e Uiltrasporti e che ci ha già consentito di acquisire apprezzabili risultati fra i quali quelli ottenuti nell'ambito del trasporto aereo e portuale.