

100 anni di storia

Accadeva il... 6 dicembre 2007

Quattro anni fa alla Thyssen di Torino una delle più grandi tragedie sul lavoro, con sette operai morti. Ad aprile 2011 è condannato per omicidio volontario l'amministratore delegato della multinazionale.

È la notte tra il 5 e 6 dicembre 2007 quando nel reparto trattamento termico dello stabilimento torinese delle acciaierie Thyssen Krupp un rogo provoca la morte di sette operai. Quella data di fine 2007 segna una delle maggiori tragedie sul lavoro della storia italiana, insieme al mulino di Fossano e all'Eternit di Casale. Le vittime della Thyssen si chiamano Rocco, Antonio, Roberto, Angelo, Bruno, Rosario e Giuseppe, hanno tra i 26 e i 54 anni. Uno solo di loro muore sul colpo, a seguito della fuoriuscita di olio bollente in pressione che, in pochi attimi, sviluppa un incendio. Gli altri sei operai, nei giorni seguenti, se ne vanno uno ad uno nei reparti grandi ustioni degli ospedali del Piemonte e della Liguria. Il luogo della tragedia è la sede torinese della multinazionale tedesca dell'acciaio che aveva già preso la decisione di dismettere quello stabilimento. I giorni e i mesi seguenti alla tragedia sono quelli del dolore delle famiglie, della rabbia dei colleghi e delle denunce di scarsa sicurezza. Il 10 dicembre a Torino un corteo di 25 mila persone attraversa la città con in testa lo striscione listato a lutto delle Rsu Fiom, Fim e Uilm, portato dai compagni di lavoro e dai familiari delle vittime che gridano: "Assassini. Pagherete tutto. Se non ci sarà giustizia ve la faranno pagare i nostri figli". Nel giorno dei funerali delle prime quattro vittime, il 13 dicembre, il Governo Prodi, anche a seguito dei richiami del capo dello Stato, prende l'impegno solenne di accelerare i tempi di approvazione di tutte le norme sulla sicurezza del

Testo Unico. Ci vorrà qualche mese, fino ad aprile, quando il Testo Unico viene definitivamente approvato con un sforzo notevole per fare in tempo prima della chiusura anticipata della legislatura. Il processo di primo grado si apre nel 2008 e il procedimento va in scena dal 15 gennaio 2009 nel Palazzo di Giustizia di Torino. Sul banco degli imputati l'amministratore delegato della multinazionale, Harald Espenhahn, e altri cinque dirigenti. Nel corso delle quasi cento udienze emergono, attraverso una serie di testimonianze, le carenze nel sistema di sicurezza, la corsa al risparmio della multinazionale, i controlli Asl annunciati, gli estintori irregolari. Vengono invece respinte le possibili "responsabilità" degli operai nel rogo dell'impianto, avanzate dai legali dell'azienda, stabilendo che gli addetti hanno compiuto "errori dovuti a circostanze sfavorevoli". Al termine delle udienze il pm Guarniello chiede 16 anni e mezzo di reclusione per Espenhahn, 13 anni e sei mesi per quattro dirigenti e nove per il quinto "avendo constatato la capacità a delinquere dimostrata dagli imputati, tutti mossi dalla volontà di risparmiare sulla sicurezza". Il 15 aprile scorso la Corte d'Assise ha accolto le richieste dell'accusa per tutti gli imputati. Per la prima volta in una vicenda di morte sul lavoro viene riconosciuto il dolo eventuale che stabilisce che i manager della Thyssen conoscevano i rischi della scelta di non investire sulla sicurezza.



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

www.unisalute.it
Numero Verde 800-114444

UNISALUTE
Specialisti nell'assicurazione salute

IL LAVORO NEI TRASPORTI MENSILE DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO DELLA FILT CGIL
DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: EDITRICE TRASPORTI Via Morgagni 27 - Roma DIRETTORE: Franco Nasso DIRETTORE RESPONSABILE: Marilisa Monaco REDAZIONE: Michele Azzola, Guido Barucci, Tatiana Fazi, Roberto Martelli, Marilisa Monaco, Alessandro Rocchi, Mauro Rossi UFFICIO ABBONATI: Piera Antonuzzi ABBONAMENTO: 10 copie euro 10 Versamento sul c/c n. 46813002 INTESSTATO A: Editrasporti srl Via Morgagni, 27 - 00161 Roma TARIFFA REGIME LIBERO: Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale - 70% CN/BO PROGETTO GRAFICO: Cristina Clausi Schettini IMPAGINAZIONE: Antonella Rotellini STAMPA: DATAMEC S.R.L., VIA SPERANZA 31, 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA (BO) Chiuso in tipografia il 26/5/2011



Nel Paese della Bugia, la verità è una malattia.

GIANNI RODARI

Il lavoro nei trasporti

Mensile di informazione, cultura e documentazione

In questo numero

- 2 Capire e intervenire
- 3 I nostri obiettivi
- 5 Infortuni su strada
- 7 Una prassi da adottare
- 9 Uno studio mirato nel trasporto urbano
- 11 Sorveglianza sanitaria
- 12 Il genere nello stress
- 14 Il ruolo dei controlli
- 16 Accadeva il...6 dicembre 2007

L'indizio

Schietto e concreto, il suo stile diretto e amichevole lo ha reso popolarissimo. Andrea Pazienza lo ha disegnato come protagonista di una striscia a fumetti pubblicata su testate storiche della satira italiana: il male, Cannibale, Frigidaire e Cuore. Ottimo giocatore di scopa, quando da giovane tornava al suo paese, sua madre sconsolata diceva spesso: "Ma chissà a cosa gli è servito studiare tanto nella sua vita? È sempre in carcere!".

Lavorare in sicurezza è fattore di competizione globale. Dobbiamo contrattare l'organizzazione del lavoro

Garantire sicurezza

Come fare o non fare i contratti, come fronteggiare in questa fase molto complicata tutti gli aspetti della crisi e, nella crisi, che tipo di rappresentanza e quale ruolo il sindacato deve svolgere: basterebbero questi argomenti per farci pensare che parlare di sicurezza nei luoghi di lavoro è fuori contesto. Invece, la sicurezza è una priorità. Bisogna costruire un sistema economico competitivo e la condizione di lavoro sicura delle persone è uno dei fattori della competizione globale. Il lavoro povero, il lavoro non sicuro fa parte di quei paesi che sono fuori dai contesti della globalizzazione e non hanno livelli di tecnologia avanzati. C'è, però, un aspetto che ci coinvolge direttamente e che non possiamo ignorare: o recuperiamo il potere contrattuale sull'organizzazione del lavoro, o non ci sarà norma che possa risolvere i problemi che stanno alla base dei rischi, degli infortuni e degli incidenti. La materia della salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro è una materia di carattere contrattuale. La Cgil ha fatto questa scelta, non è un caso che non è più un dipartimento a parte ad occuparsi di sicurezza, ma è divenuta competenza di chi segue la contrattazione, le crisi industriali, ecc. Anche la rappresentanza, inoltre, è un aspetto essenziale per la salute e sicurezza dei lavoratori. Se, come che si sta tentando di fare nel nostro paese, si privano i luoghi di lavoro dei delegati

sostituendoli con le sole Rsa, inevitabilmente si riducono i margini per incidere sull'organizzazione del lavoro. È necessario, inoltre, essere consapevoli che per garantire salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è indispensabile riscoprire e, soprattutto, riconoscere il rapporto diretto tra la scientificità degli argomenti e la condizione materiale dei lavoratori. Se non si coniuga la condizione materiale di una persona che svolge determinate mansioni tutti i giorni, con i rischi eventuali presenti nel luogo in cui lavora e con i dati oggettivi, scientifici, contenuti anche in alcune norme già scritte, difficilmente si potranno individuare le condizioni da cambiare perché quei rischi si riducano o, addirittura, scompaiano da quelle postazioni di lavoro. Nella discussione sulla organizzazione del lavoro, dunque, dobbiamo essere in grado non solo di discutere di orario, di salario e di prestazione, ma dobbiamo anche essere in grado di discutere della condizione psico-fisica dei lavoratori, perché la condizione psico-fisica è uno dei fattori che determina salute e sicurezza. Anche noi siamo interessati alla produttività e la produttività aumenta se il sistema paese migliora e se l'organizzazione del lavoro cambia riducendo i rischi e permettendo alle persone di lavorare meglio e in sicurezza.

RIPARTIAMO DALLE PRIORITA'



In Italia gli infortuni mortali sono una piaga sociale. Nei trasporti ne accadono di più tra gli appalti, nelle manutenzioni e nel lavoro su strada. Un'efficace sinergia con il sistema dei controlli e un nuovo patto con le imprese possono invertire questa tendenza. Del resto come non considerare la sicurezza nel lavoro elemento cardine anche per la sicurezza del trasporto?

Vincenzo Studiere
segretario nazionale Cgil

FILT CGIL



Capire e intervenire

Mentre il Governo temporeggia, noi continuiamo a fare incessantemente il nostro lavoro

Il seminario di Arezzo è il terzo appuntamento di un percorso durato 5 anni. Obiettivo, far diventare la sicurezza e salute nei luoghi di lavoro parte integrante dell'attività quotidiana dei nostri dirigenti nazionali e territoriali.

Abbiamo preferito la modalità del seminario perché ci ha permesso di approfondire una materia già di per sé complessa ed ancor di più nel settore dei trasporti, in cui le specificità anche legislative dei singoli settori si sono intrecciate al rapido sviluppo delle nuove tecnologie e alle profonde modificazioni intervenute nell'organizzazione del lavoro. Ciò impone una visione diversa del tema della sicurezza e, soprattutto, determina la necessità di saper decodificare, nell'agire, la complessità dell'insieme di norme e regole.

L'ultimo congresso della Filt, svoltosi a Torino meno di un anno fa, ci ha consegnato un gruppo dirigente nuovo dove è forte la presenza di giovani. Questo elemento, se trascurato, rischia di imprimere una battuta di arresto all'importante lavoro fatto finora.

Il lavoro fatto in questi anni è stato complesso e difficile; abbiamo dovuto tessere il filo di un intreccio fitto di relazioni con le istituzioni, le controparti, gli altri sindacati e i lavoratori; abbiamo dovuto elaborare strategie e, soprattutto, abbiamo dovuto agire.

In una materia come questa, per raggiungere risultati tangibili, è indispensabile veicolare e diffondere il più possibile le conoscenze e anche la memoria dei percorsi fatti. Sapere come si sono affrontate questioni importanti, in momenti

delicati, offre spunti essenziali per trovare soluzioni anche a problemi attuali. "Ripartire dalle priorità" il titolo che abbiamo voluto dare al seminario di oggi. Vi è infatti la necessità di ripartire, di imprimere una nuova azione, vista la stasi determinatasi da una rivisitazione dei decreti n. 271, n. 272 e n. 191 che riguardano i marittimi, i portuali e i ferrovieri. Abbiamo lavorato ai testi di questi decreti che, ormai, sono definitivi ma che questo governo continua a tenere chiusi nei cassetti. Voglio dirlo con chiarezza: questo è un ritardo colpevole perché, intanto, nei trasporti i lavoratori continuano a morire.

Mentre il Governo temporeggia, noi continuiamo a fare incessantemente il nostro lavoro. Nel percorso fatto in questi anni, è emerso con forza un aspetto essenziale della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro: lo stress lavoro correlato sempre di più inficia la vita lavorativa, e non solo, delle persone. Questo è tema di grande attualità, anche politica. Con una circolare il Ministero ha recepito le indicazioni della commissione consultiva permanente obbligando, così, le aziende ad inserire nel documento valutazione e rischi, entro il 31 dicembre 2010, anche lo stress lavoro correlato.

Noi insistiamo nel denunciare la necessità che lo stress correlato sia inserito tra i rischi perché siamo certi che è causa scatenante di molti incidenti e anche di molte patologie di cui ancora non si ha la consapevolezza. Noi, come sindacato, abbiamo l'obbligo di capire cosa succede nei luoghi di lavoro e dobbiamo avere la possibilità di agire concretamente. Insomma abbiamo il dovere di chiedere e capire. Per questo è essenziale il ruolo attivo di Rls e Rsa o Rsu. Questo è uno dei motivi per cui in questo seminario approfondiamo il tema della percezione dei rischi per la salute nel settore dei trasporti.

Ma la capacità di capire è strettamente legata alle conoscenze che si hanno. Per questo la formazione è un punto cardine della sicurezza.

L'attuale crisi potrebbe essere un facile alibi per disinvestire in sicurezza. Questo è un passo indietro che il nostro paese non può permettersi: saper stare sui mercati internazionali, oggi, vuol dire anche rendere sicuro il lavoro di chi contribuisce alla ripresa economica dell'Italia. Noi facciamo la nostra parte fino in fondo. Del resto il nuovo "testo unico" è basato su principi giuridici che molto affidano alla prassi applicativa e quindi al livello dell'impegno, della professionalità ed anche della correttezza politica dei diversi attori coinvolti.

Chiediamo a tutti, con forza, di fare la loro parte.

Agrippina Pozzagli
responsabile Dipartimento Diritti Filt Cgil

Gli infortuni gravi e mortali nei trasporti: la giusta prevenzione dai rischi delle manutenzioni e della strada

I nostri obiettivi

Il Seminario organizzato come Filt insieme al SILP e all'INCA e che ha visto la partecipazione della Cgil, su alcuni temi della salute e sicurezza di interesse trasversale, si è collocato in un momento di più generale sofferenza della categoria che, sul piano normativo, sconta una condizione oggettiva che non consente in alcuni dei suoi grandi settori di dare risposte concrete. Infatti, si è ancora in attesa di quattro decreti attuativi del Testo unico per i settori portuale, marittimo, ferroviario e della viabilità, con la prospettiva di una ulteriore agonia di 12 mesi per i primi tre provvedimenti, visto che la proroga che li ha ulteriormente investiti con il recente "milleproroghe", anche per come è formulata, non favorisce sul piano normativo la necessaria integrazione con l'attuale legislazione di settore.

Il settore dei trasporti, inoltre, come il resto del Paese e l'economia globalizzata, è attraversato da una crisi profondissima che determina un abbattimento delle attività produttive che, nel particolare, vuol dire riduzione del trasporto delle merci e dei viaggiatori, oltre che tagli generalizzati alle risorse pubbliche destinate alla mobilità collettiva.

Non essendo quindi difficile capire come la crisi occupazionale che deriva dalla recessione in atto, rischi di far diventare il tema della sicurezza nel lavoro secondario, anche a causa dei ricatti occupazionali e sulle condizioni di lavoro già innestati dalle imprese, il Seminario organizzato ha assunto un importante valore politico per tutta la categoria.

All'interno di questo quadro più generale la Filt ha deciso quindi di affrontare ed approfondire i temi più rilevanti: gli infortuni gravi e mortali, le malattie professionali e le novità che riguardano la valutazione dello stress lavoro correlato con un'attenta analisi del punto di vista del genere, invitando a parlare di questo

argomento esponenti istituzionali, esperti della materia e rappresentanti sindacali nazionali e territoriali non solo della propria categoria.

L'approccio del tema degli infortuni mortali è partito da alcune elaborazioni che sono state realizzate attraverso i dati informativi richiesti direttamente all'Inail nel corso degli ultimi anni e che hanno consentito un'ampia panoramica del fenomeno degli infortuni nei trasporti anche in relazione all'andamento più generale nel Paese. Un'evoluzione che mostra, anche in rapporto alla crisi in atto, un apparente abbassamento del numero di malattie professionali e degli infortuni e che invece evidenzia ancora un'elevata ed inaccettabile presenza di infortuni gravi e mortali anche in termini assoluti ed una riduzione non proporzionale al trend del fenomeno nel Paese ed in altri settori lavorativi altamente rischiosi.

I dati assoluti relativi agli infortuni mortali, sono apparsi invece più virtuosi (-31%) ma sono stati ampiamente smentiti da quelli relativi agli indici di frequenza che fanno ben comprendere quanto inaccettabile sia invece il problema ed insopportabile nell'area del facchinaggio (v. tabella relativa)

Rispetto ai dati generali si rafforza infatti la convinzione che, troppo spesso, insieme alle attività, si esternalizzano anche i rischi e con i processi di scomposizione dei cicli produttivi altamente presenti anche nelle manutenzioni delle grandi stazioni appaltanti del Paese (Ferrovie, Anas, Autostrade), si perda la capacità di mantenere la visione d'insieme degli andamenti complessivi dei dati infortunistici all'interno delle intere filiere.

Del resto è evidente come nel nostro Paese continui a mancare una vera cultura della manutenzione: le risorse destinate a questo scopo sono sempre scarse, a tutto vantaggio delle nuove grandi opere. Di conseguenza, anche l'attenzione nei confronti dei lavoratori e delle lavoratrici impegnati in tali attività risulta essere

L'indizio

Rivolgendosi ai bambini ha detto: "Amici carissimi, non fate solo domande pertinenti, ma anche impertinenti".

RIPARTIAMO DALLE PRIORITA'

È PREOCCUPANTE IL RITARDO NEL RICONOSCIMENTO DELLE MALATTIE PROFESSIONALI. NEL 2009, IN ITALIA, SU 742.000 ADDETTI DEI TRASPORTI, SONO STATI DENUNCIATI ALL'INAIL SOLO 1.550 CASI.

L'indizio
 "La libertà, questo bene prezioso tanto caro agli uomini diventa un sudicio straccio da gettar via, acquistato al prezzo di un tradimento."

INDICI DI FREQUENZA INFORTUNI			
Categorie lavorative	Elaborazione Filit Cgil su dati Inail		
	triennio 2002-2004	triennio 2005-2007	
lavorazioni agricole e alimenti	47,42	40,70	- 6,72
chimica, carta e cuoio	39,20	33,70	- 5,5
costruzioni e impianti	59,06	49,53	- 9,53
energia e comunicazioni	21,23	22,52	+ 1,29
legno e affini	58,56	50,07	- 8,49
metalli e macchinari	50,94	43,84	- 7,1
minerali, rocce, e vetro	68,21	56,94	- 11,27
tessile, conf.	21,73	17,22	- 4,50
trasporti e magazzini	48,06	44,66	- 3,40
trasporti	45,30	41,17	- 4,13
facchinaggio	145,76	124,53	- 21,53
magazzini	42,58	42,58	0
attività varie	19,20	18,55	- 0,65
TOTALE	31,34	28,10	- 3,24

spesso non sufficiente a salvaguardare neanche la loro incolumità fisica. Del resto, anche a fronte dei grandi processi di esternalizzazione, le aziende non appaiono ancora attrezzate a valorizzare le figure professionali destinate ad interfacciarsi con le imprese appaltatrici in materia di sicurezza e salute. Rispetto ai dati generali della categoria, insieme al tema dei gravi infortuni nelle manutenzioni, è stato affrontato quello degli infortuni stradali, considerando che nei trasporti, tra autotrasportatori, autisti in genere e addetti alla viabilità, la strada è tra i principali luoghi di lavoro e che il fenomeno degli "infortuni stradali" stenta ancora ad essere efficacemente affrontato anche da parte istituzionale (v. tabella).

ANALISI SETTORIALE INFORTUNI MORTALI SU STRADA NELLA CATEGORIA DEI TRASPORTI					
	2005	2006	2007	2008	2009
trasporti terrestri su strada di cui:	126	121	105	101	87
trasporto di merci con autotreni e autoarticolati	73	64	56	64	48
trasporto di merci con autoveicoli	44	41	39	30	27
trasporto di persone	7	11	9	7	11
viabilità	2	5	1	0	1*

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

Questa particolare condizione di lavoro e di rischio, non è considerata oggetto di una dovuta e particolare attenzione o, per meglio dire, di valutazione, e tutti gli 87 incidenti mortali avvenuti ad esempio nel 2009 in quest'area di riferimento, seppure abbiano determinato un formale riconoscimento di infortunio sul lavoro, sono stati sostanzialmente "archiviati" come "incidenti stradali".

È utile sottolineare che seppure le statistiche, anche quelle non legate specificamente a queste particolari categorie lavorative, individuino la violazione alle regole, la guida distratta, le alterazioni psico-fisiche, tra le quali l'uso di alcool e droghe, insieme alla velocità troppo elevata, come origine degli incidenti stradali, assistiamo purtroppo al consolidarsi di un atteggiamento, anche di origine istituzionale, e non solo imprenditoriale che tende a considerare gli infortuni, anche quelli che avvengono su strada, come effetto esclusivo di comportamenti sbagliati dell'individuo.

Questo giudizio, deve destare particolare preoccupazione per il sindacato perchè i comportamenti, anche non conformi, che riguardano sicuramente molti automobilisti, non possono essere estesi automaticamente a professionisti del mestiere e, soprattutto, non possano essere attribuiti esclusivamente a lavoratori indisciplinati, ma anche e soprattutto da elementi dell'organizzazione del lavoro che incidono fortemente sulle condizioni di stress e di rischio delle attività.

Nel nostro Paese in cui oltre l'80% delle merci viaggia ancora su gomma e la presenza prevalente di questo trasporto è fatta di "padroncini"; in un Paese in cui gli autisti non hanno neanche sufficienti piazzole di sosta dove fermarsi a riposare ed in cui la presenza di manodopera straniera tende a lievitare, non si può non evidenziare come anche il mancato raggiungimento da parte dell'Italia dell'obiettivo europeo di riduzione del 50% degli infortuni mortali entro il 2010, debba far riflettere tutti!

La sicurezza e la salute sul lavoro nei trasporti, spesso coincide con la sicurezza dei cittadini e, in ogni caso, ha una sua specificità che non può essere elusa.

Immaginare di rinnovare un patto anche con le imprese virtuose e con le istituzioni finalizzato anche all'emersione di fenomeni di illegalità e di vero sfruttamento ampiamente presenti sia nell'area dei subappalti sia in quella dell'autotrasporto crediamo debba essere sicuramente tra le priorità da non dimenticare mai. Del resto è proprio lì che avvengono maggiormente i fenomeni infortunistici e mortali a cui non si deve sicuramente più assistere.

Nadia Fanelli
 responsabile Salute e Sicurezza Filit Cgil Nazionale

Infortuni su strada

Inail: ogni anno, nel settore dei trasporti, il rischio di infortuni mortali è quasi il doppio rispetto alla media di tutti gli altri settori

Negli ultimi 50-60 anni e anche nell'ultimo decennio gli infortuni e le malattie da lavoro in Italia sono diminuiti progressivamente in misura rilevante, sia come numeri assoluti sia anche come incidenza, pur a fronte di una rilevante crescita (quasi un raddoppio) degli assicurati all'Inail. Almeno per gli infortuni in Italia verrà probabilmente raggiunto l'obiettivo che la U.E. ha indicato (riduzione del 25% degli infortuni e delle malattie professionali nel quinquennio 2007-2012 in ogni paese membro).

Non va però dimenticato che 4-5 milioni di lavoratori non sono soggetti alla tutela Inail e che almeno altri 3-4 milioni sono irregolari, e tra questi la numerosità degli eventi infortunistici (come delle patologie da lavoro) è probabilmente non trascurabile; permane inoltre il fenomeno della sottodenuncia, riguardante soprattutto (ma non solo) gli infortuni meno gravi. Parte significativa degli eventi infortunistici soprattutto di quelli gravi e mortali avviene sulle strade e tale fattispecie appare in aumento.

La tutela Inail ne prevede due diverse tipologie, in occasione di lavoro o nei percorsi casa-lavoro-casa (in itinere): il complesso degli infortuni stradali raggiunge approssimativamente negli ultimi anni quasi il 20% del totale, percentuale che aumenta di molto se si considerano gli eventi con conseguenze gravi ed ancor più quelli mortali; questi ultimi sono diminuiti negli ultimi anni ma quelli legati alla strada in minor misura di quelli nei luoghi di lavoro "ordinari". Nei dati Inail, il numero di decessi ipotizzabili per infortuni stradali sul lavoro e in itinere supera ormai da 5-6 anni quello degli altri eventi (> 50% del totale). L'entità degli eventi infortunistici lavorativi sulla strada - sui quali Inail e Regioni intendono attuare un'iniziativa di approfondimento - è tra l'altro probabilmente sottostimata; tale ipotesi si intreccia con il recente Protocollo Inail-Polizia stradale, che prevede specifici ambiti collaborativi ed esplicita l'obiettivo di "diffusione della cultura della

salute e della sicurezza" (in questo caso stradale). In merito una breve riflessione: è certamente opportuno attuare iniziative informative verso i lavoratori per aumentarne consapevolezza e favorirne comportamenti sicuri ma ciò senza dimenticare che in primo luogo la cultura della sicurezza deve crescere nelle imprese, tra i datori di lavoro. La stessa casistica di circa 5000 casi raccolti e analizzati nel Sistema nazionale di sorveglianza evidenzia spesso due fattori causali di molti eventi: un comportamento non sicuro dei lavoratori che si inserisce in un ambiente, una struttura, un'organizzazione d'impresa non adeguate. Il settore dei trasporti è complessivamente inferiore come numero di infortuni (in termini assoluti ma anche di incidenza e gravità) solo alle costruzioni ed all'industria dei metalli.

Il rischio di infortuni mortali (casi mortali su addetti) è maggiore (quasi il doppio) - ogni anno - nei trasporti rispetto alla media per tutti i settori, ed è molto vicino a quello delle costruzioni.

Nell'ultimo decennio si è verificato nei trasporti un decremento infortunistico non rilevante, inferiore a quello della maggior parte degli altri settori: il trend diminutivo medio è del 22%, nelle costruzioni del 28%, nei trasporti del 13%. Nel periodo 2006-2009, gli addetti totali stimati da Inail sono aumentati di poco

mortalità (denunciato)	TIPO DI INFORTUNIO					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
In ambiente di lavoro	828	587	646	565	491	464
Stradali	500	693	695	642	629	586
di cui :						
in occasione di lavoro	205	413	421	342	338	303
in itinere	295	280	274	300	291	283
TOTALE	1.328	1.280	1.341	1.207	1.120	1.050

UNO DEI PROBLEMI MAGGIORI RIGUARDA LA SORVEGLIANZA SANITARIA. AD ESEMPIO, IL PERSONALE VIAGGIANTE SPESSO NON È SOTTOPOSTO ALLA SORVEGLIANZA SANITARIA DEL MEDICO DEL LAVORO AZIENDALE.

È NECESSARIO CHE I MEDICI COMPETENTI SEGNALINO ALL'INAIL ANCHE LE MALATTIE PROFESSIONALI DEI NAVIGANTI AEREI E DEGLI EXTRACOMUNITARI IMBARCATI SU NAVI ITALIANE, VISTO CHE SONO COPERTI SOLO DA ASSICURAZIONI PRIVATE.

L'indizio

"I giovani non hanno bisogno di sermoni, i giovani hanno bisogno di esempi di onestà, di coerenza e di altruismo".

INFORTUNI DEFINITI POSITIVAMENTE NEI TRASPORTI (Gruppo ATECO I) 2005 - 2009 - dati Inail

	temporanea	Invaldità permanente	Invaldità su totale settori	% Permanenti	Morte totale settori	% morti su	Totale su totale settori	% definiti positivamente
2007	Totale	56.297	3.789	10	147	12,5	61.033	9
2008	Totale	53.823	3.865	10	147	13,8	58.871	9
2009	Totale	47.188	2.742	9	105	11	50.945	9

Rata Bassotta®
il prestito in piccole rate!

PRENDE RATA A TASSO FISSO TAN TAEG

€ 25.000 € 291 per 120 mesi 4,5% 7,29%

IMPORTO TOTALE CHE RESTITUIRÀ IL CLIENTE A FINE AMMORTAMENTO SALVO ESTINZIONE ANTICIPATA: € 34.830 PER € 25.000

800 91.90.90 iblbanca.it IBL Banca GRUPPO BANCARIO

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per tutte le condizioni economiche e contrattuali si rivolga ai luoghi informativi disponibili sulle filiali IBL Banca, il gruppo bancario IBL Family S.p.A. Internet: www.ibl.it al numero 800 91 90 90, al n. 39077 e all'indirizzo del gruppo bancario IBL Banca, Società soggetta a direzione e coordinamento da parte di IBL Banca e sul sito www.iblbanca.it. L'importo in tabella, relativo ad un prestito IBL Banca con Cassazione del Quinto dello stipendio, si riferisce ad una dipendente pubblica di 40 anni di età e 15 anni di servizio. Il TAEG ripartito nell'esempio di competenza di spese di istruttoria, commissioni bancarie, spese di incasso rata, imposta sostitutiva, costi coperture assicurative, altre spese amministrative per recupero spese postali e di notifica dei contratti, spese per l'invio delle comunicazioni periodiche e per essere oggetto di versamenti per effetto delle commissioni applicabili, dell'età e dell'anzianità di servizio del dipendente e dello stato giuridico del suo datore di lavoro. IBL Banca o IBL Family nel collocamento di alcuni prodotti di prestito personale presso la clientela operaia in qualità di intermediari di altre banche o intermediari finanziari, che sono i debiti contrattati e i titoli di tutti i rapporti contrattati. Per la distribuzione di tutti i prodotti di finanziamento, IBL Banca si avvale anche delle filiali IBL Family dislocate sull'intero territorio nazionale ed in questo caso non sono previsti costi aggiuntivi a carico del cliente. Finanziamenti concessi previa autorizzazione di IBL Banca o di altro istituto erogante. Offerta valida fino al 30/06/2011.

meno di 200.000 (+ 1,1%, stante la drastica riduzione tra il 2008 ed il 2009), quelli dei Trasporti di più di 94.000 (+ 6,8%, senza calo negli ultimi 2 anni, anche qui in controtendenza rispetto a molti altri settori). Anche come incidenza, l'andamento infortunistico è meno positivo rispetto sia al complesso dei settori sia a quelli di maggiore rilievo. Nei trasporti gli eventi stradali in occasione di lavoro sono circa il doppio di quelli in itinere, e anche questa è una caratteristica peculiare del settore (nel complesso dei settori gli infortuni stradali in occasione di lavoro sono in genere un po' meno numerosi rispetto a quelli in itinere).

Quasi 4 anni or sono, nell'ultima Conferenza Nazionale Salute e Sicurezza sul Lavoro organizzata dal Ministero della Salute, evidenziammo il quadro sintetico delle priorità nazionali di rischi legati al lavoro, puntando l'attenzione sui settori edilizia, agricoltura, trasporti, metalmeccanica, avendo riguardo al lavoro delle microimprese e ad alcune fasce deboli (stranieri, anziani, donne, lavoratori precari); il tutto senza trascurare la "piaga" del lavoro irregolare e le connessioni tra irregolarità e sicurezza sul lavoro.

Tale quadro vale tuttora, ed in effetti negli ultimi anni su alcune di queste priorità si sono definite azioni nazionali (Piani nazionali di prevenzione in edilizia e agricoltura, campagne nazionali e regionali d'informazione, progressiva costruzione del Sistema informativo nazionale), si sono attivate sinergie tra le istituzioni e confronto con le Parti sociali; gli art. 5, 6, 7 del D. Lgs. 81/2008 definiscono in proposito un quadro di funzionamento di sistema.

I dati evidenziano l'opportunità di attuare iniziative nel settore dei trasporti e in particolare (pur se non solo) nei confronti degli "infortuni lavorativi stradali", per contribuire all'individuazione e alla messa in opera di azioni risolutive e di maggior tutela. Si tratta di un problema di sanità pubblica, in sostanza di una priorità su cui agire con nuovo impegno.

Claudio Calabresi

Inail direzione Centrale Prevenzione

Una prassi da adottare

Le Regioni cominciano a considerare i traumi da traffico un'emergenza. In Veneto la prima sperimentazione

Quasi il 60% degli infortuni mortali che accadono ogni anno in Italia, sono attribuibili a incidenti da traffico ed è per questo che le Asl si devono occupare del fenomeno. Non solo, quindi, cura e riabilitazione ma anche prevenzione. Nella Regione Veneto sono state sperimentate strategie in grado di affrontare gli infortuni causati da incidente stradale. Si è scelto di intervenire nel settore dell'autotrasporto perché è il settore nel quale l'incidente stradale costituisce il rischio per eccellenza.

Preliminarmente, nel corso del 2000, è stato inviato a 1700 aziende di trasporto veronesi un questionario conoscitivo sul livello di sicurezza raggiunto nel settore. Si è avuto un ritorno di 176 questionari per complessivi 711 autisti.

L'eccesso di velocità rappresentava la violazione più frequente al codice della strada seguita dalle contravvenzioni per superamento dei tempi di guida. In 5 casi la contravvenzione aveva riguardato la guida sotto l'effetto dell'alcol. Inoltre, solo 36 aziende avevano formato i dipendenti sulla prevenzione degli incidenti stradali. Il 39% delle aziende dichiarava di aver nominato il Rsppt.

Negli ultimi 5 anni le 176 aziende avevano collezionato 415 incidenti (2,35 per azienda) per complessive 3.240 giornate lavorative perse. La perdita economica calcolata su due sole voci, danni materiali ai mezzi e giornate di lavoro perse, è risultata di 3.850.000 euro.

Proiettando questi dati sulle 1700 aziende, la perdita nei cinque anni è stata di

38.532.000 euro. Nel frattempo un gruppo di lavoro formato da operatori Spisal, rappresentanti delle Associazioni Imprenditoriali e Sindacali e tecnici dell'Azienda Multiservizi di Igiene Ambientale di Verona, ha lavorato alcuni mesi per mettere a punto un percorso di sicurezza da proporre alle aziende del settore. Si è partiti dall'ipotesi che anche la strada è un luogo di lavoro, fissando come obiettivo generale, arrivare a considerare l'incidente stradale avvenuto in orario di lavoro come infortunio evitabile. Come obiettivo specifico si è avviato un percorso di miglioramento della sicurezza stradale fra le aziende di autotrasporto, secondo le modalità previste dalla norma per qualsiasi altro rischio.

Ad ogni azienda aderente al progetto è stato richiesto: l'adeguamento agli standard di sicurezza previsti dal D. Lgs 626/94 (ora D. Lgs 81/08), la predisposizione di procedure interne su aspetti giudicati particolarmente importanti per la sicurezza (divieto di assumere alcool durante l'orario di lavoro, richiamo all'obbligo di rispettare il codice della strada in ogni circostanza, possibile addebito delle contravvenzioni in caso di violazioni a norme direttamente collegate con il rischio di incidente, regolamentazione dell'uso del cellulare); l'adozione su tutti i mezzi di una scheda di manutenzione su aspetti particolari di sicurezza (sulla base di quella standard prodotta dal gruppo di lavoro); l'adesione ad iniziative formative di qualità (alimentazione, stress e lavoro notturno, alcool e guida, farmaci e guida, codice della strada, antincendio, elementi di pronto soccorso, prove di guida sicura direttamente su camion in strada e in pista).

Il corso consta di 24 ore d'aula per 8 moduli e di un ulteriore modulo di 8 ore di guida in pista su camion.

Alle aziende che hanno dimostrato di aver adottato correttamente per almeno tre mesi la scheda di manutenzione e di aver aderito all'iniziativa formativa, è stato rilasciato un attestato regionale che autorizza ad usare sulla propria carta intestata la dicitura "Azienda aderente al programma di prevenzione degli incidenti stradali della Regione Veneto", ad utilizzare l'adesivo del progetto e a chiedere sconti sui premi assicurativi a Cattolica Assicurazioni aderente al progetto.

Hanno aderito al programma 35 aziende inviando complessivamente 200 autisti al corso di formazione, verificando le proprie procedure di sicurezza, adottando la scheda di manutenzione su tutti i mezzi.

Le giornate lavorative perse per infortunio conseguente ad incidente stradale in occasione di lavoro superano il 50% del totale. Analogamente, quindi, è stato proposto un programma per le aziende Asl. Hanno aderito al programma otto

Indro Montanelli di lui diceva: "Qualunque cosa dica o faccia, odora di pulizia, di lealtà e di sincerità".

Ci sono momenti nella VITA che devono essere garantiti e tutelati.

NUOVE GARANZIE MASSIMALI MAGGIORATI PREMI INVARIATI

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

TIPICITÀ	VALORE	DESCRIZIONE	TIPICITÀ	VALORE	DESCRIZIONE
Indennità per ogni giorno di infermità	€ 15,00		Indennità per invalidità permanente	€ 125.000,00	
Indennità per invalidità permanente	€ 65.000,00		Capitale per morte	€ 125.000,00	
Equipoli per morte	€ 100.000,00		Indennità per ogni giorno di assenza a seguito di infermità	€ 30,00	
Martirato per invalidità permanente (60%) a seguito di infortunio o morte	€ 25.000,00		Indennità per ogni giorno di applicazione di apparato di sostegno per frattura a seguito di infermità	€ 12.500,00	
Martirato per invalidità permanente (40%) a seguito di infermità	€ 7.500,00		Indennità per ogni giorno di assenza a seguito di infermità	€ 20.000,00	
Martirato per invalidità permanente (20%) a seguito di infermità	€ 12.500,00		Spese sanitarie per danno sanitario dell'ente	€ 4.000,00	
Indennità per morte di terzo a seguito di infermità	€ 20.000,00		Spese sanitarie per danno sanitario dell'ente	€ 27,00	
Spese sanitarie per danno sanitario dell'ente	€ 4.000,00				
Penale assicurativa mensile	€ 14,00				

POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI

TIPICITÀ	VALORE	DESCRIZIONE
Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infermità e parto nei compartimenti infermità obbligato	€ 185,00	
Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infermità e parto nei compartimenti infermità obbligato (riservato ad € 185,00 per ricoveri effettuati per gravi infermità obbligato)	€ 176,00	
Indennità per rimborsamento spese ricovero	€ 42,50	
Indennità per terapie ambulatoriali - Chemioterapia - Radioterapia - Sedi ambulatoriali	€ 32,50	
Martirato a seguito di infermità o morte a seguito di infermità	€ 1.200,00	
Martirato a seguito di infermità o morte a seguito di infermità	€ 800,00	
Martirato a seguito di infermità o morte a seguito di infermità	€ 1.000,00	
Martirato a seguito di infermità o morte a seguito di infermità	€ 1.000,00	
Penale assicurativa mensile	€ 25,00	

POLIZZE CONVENZIONE:
IDONEITÀ TEMPORANEA O DEFINITIVA • SOSPENSIONE DELLA PATENTE • VITA • PENSIONATI INFORTUNI E RICOVERI

inat ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI
 Sede centrale: Largo Sallustiana, 18 - 00142 Roma
 tel. 06.515141 - fax 06.515139 - fax 06.515106
 www.inat.it

ASL sulle 21 presenti in Regione Veneto. Il programma, in sintesi, prevede, innanzitutto, una nota della Direzione Generale dell'Asl per richiamare tutti i dipendenti all'obbligo di rispettare il codice della strada indossando sempre la cintura di sicurezza e rispettando i limiti di velocità, sia in orario di lavoro che in itinere e la realizzazione di incontri specifici per gli autisti di ambulanza ritenendo che costituiscono la categoria di lavoratori più esposta al rischio di incidente stradale. Gli incontri sono stati dedicati a sensibilizzare gli operatori sull'opportunità di usare sempre (anche in emergenza quando il codice della strada li esenta) le cinture di sicurezza come mezzo di miglior salvaguardia personale.

È previsto inoltre, un percorso formativo per i dipendenti con mansione di autista, mirato a migliorare le conoscenze e capacità di guida in condizioni normali e di emergenza. Ogni autista partecipa ad una prova di guida affiancato da un istruttore, con successiva discussione d'aula sui comportamenti di guida giudicati non corretti e in generale sul codice della strada, e ad una giornata in pista con prove di frenata d'emergenza e di antisbandamento su ghiaccio.

Altri due incontri sono riservati a temi quali il codice della strada, alcol e guida, farmaci e guida, alimentazione e guida. Il programma prevede l'inserimento del rischio di incidente stradale nel documento di valutazione dei rischi aziendali; la dotazione per gli automezzi aziendali di una check list di controllo periodico (integrità luci, presenza liquidi, pulizia vetri e luci, integrità e pressione pneumatici). Il Responsabile di Servizio/Reparto/U.O. dovrà far rispettare le scadenze di sicurezza previste dalla Casa costruttrice, dalla legge e dall'Azienda Asl, ogni dipendente che usi il mezzo aziendale ha l'obbligo di segnalare immediatamente qualsiasi anomalia in particolare all'apparato frenante, allo sterzo ed eventuali danni alla carrozzeria. In conformità con quanto realizzato con le Aziende Asl, è possibile l'allargamento della proposta agli altri Enti pubblici, primi fra tutti i Comuni.

Flavio Coato Coordinamento Regioni - responsabile Spisal Asl 22 Veneto

Uno studio mirato nel trasporto urbano

La carenza di ricerche specifiche nel settore del trasporto pubblico locale ha indotto la Filt e il Patronato Inca Cgil a realizzare un'indagine approfondita

Negli ultimi mesi sono state pubblicate due importanti indagini dedicate al settore dei trasporti, settore che ricomprende sia il trasporto e distribuzione merci su strada sia il trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

La prima indagine condotta dal Ministero dei Trasporti francesi fra i conducenti dei mezzi di trasporto merci fornisce indicazioni importanti sull'organizzazione del lavoro, tempi di lavoro, fatica e carico di lavoro, svolgimento del riposo notturno ecc. La seconda è un'ampio studio in tema di "sicurezza del lavoro e salute nel settore dei trasporti" condotto dalla Agenzia Europea per la Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro. Lo studio indica che i fattori fisici presenti nel settore del trasporto sono: vibrazioni; microclima; rumore; posture disergonomiche; movimentazione manuale di carichi; sostanze e prodotti chimici; polveri e fumi; esposizione ad inquinanti del traffico. Interessanti sono le conclusioni di questa indagine con particolare riferimento alla esposizione a vibrazioni al corpo intero. Gli autori affermano che: "le indagini suggeriscono che i lavoratori del settore sono più esposti alle vibrazioni rispetto alla media della popolazione lavorativa. Vibrazioni trasmesse al corpo intero e prolungata posizione seduta e in piedi sono problemi diffusi, il che aumenta la possibilità di insorgenza di patologie degenerative del rachide tra i lavoratori dei trasporti. Compiti di sollevamento di carichi pesanti sono un altro importante rischio occupazionale nel settore dei trasporti. Gli studi indicano, inoltre, che i lavoratori

dei trasporti sono anche esposti a movimenti ripetitivi (ad esempio durante la guida, la trazione e spinta di carichi, o salendo e scendendo dal veicolo)". Altro fattore indagato è il rumore rispetto a cui si afferma che: "indagini e misurazioni sul luogo di lavoro dimostrano che i lavoratori del settore sono più esposti a rumori elevati. Vi sono importanti fonti di rumore all'interno e intorno veicoli e alcuni tra i più alti livelli di rumore osservati nei luoghi di lavoro possono derivare dai mezzi, non solo nel trasporto stradale e ferroviario, ma anche su aerei o barche di grandi dimensioni".

Nel corso del dibattito per l'aggiornamento delle tabelle delle malattie professionali si è rilevata la carenza di studi di settore, per questo la Filt e il Patronato Inca hanno avviato un'indagine nel trasporto pubblico locale. La fase preparatoria dell'indagine ha visto il coinvolgimento della categoria sindacale e soprattutto dei delegati e dei lavoratori che ha permesso di definire un questionario testato e discusso con quanti avevano il compito di somministrarlo. I risultati sono andati oltre le aspettative con una percentuale di ritorno dei questionari compilati molto elevata e superiore a quella normalmente attesa in questa tipologia di indagine. La ricerca basandosi su un questionario autosomministrato aveva come obiettivo: valutare lo stato di salute dei lavoratori con particolare attenzione alla localizzazione dei disturbi; studiare i possibili fattori legati all'attività lavorativa (mansione e attività); studiare i fattori

ANCHE LA COMPETENZA DELLA MEDICINA DEL LAVORO DEVE ESSERE ASSEGNATA AL SISTEMA PUBBLICO CHE, ATTUALMENTE, HA GIÀ L'ONERE DI EFFETTUARE LE VISITE D'IDONEITÀ ALLA GUIDA O ALL'UTILIZZO DI UN MEZZO DI TRASPORTO.

extralavorativi; evidenziare patologie. Per facilitare la raccolta del dato di salute è stato utilizzato uno schema corporeo costruito sul modello del Standardized Nordic Questionnaire for analysis of musculoskeletal symptoms. Il lavoratore doveva indicare le zone corporee dolorose al termine di un turno di lavoro o sede di problemi di salute che perdurano da più di un anno. Metodo ripreso anche da una recente pubblicazione dell'Ilo/Bit "Barefoot research: a manual for organizing on work security". Questa metodologia si è dimostrata altamente sensibile e ha permesso di rilevare come il settore del trasporto pubblico locale presenti estrema variabilità dei rischi, da cui la necessità di studi in grado di fotografare le diverse realtà ma, soprattutto, l'indicazione che non è possibile assumere in maniera acritica i risultati dei diversi studi oggi disponibili.

Ad esempio per quanto concerne il rumore l'indagine ha dimostrato come questo rischio sia percepito in maniera significativa dagli autisti delle grandi città anche per la necessità di operare con il finestrino aperto stante le avverse condizioni climatiche all'interno del mezzo. I lavoratori del Tpl umbro non segnalano l'esposizione al rumore del traffico ma in un caso segnalano come rischio il rumore determinato dai passeggeri e questo a causa di mezzi non dotati di parete divisoria fra conducente e pubblico.

Da una prima riflessione sui dati emerge che malgrado un ambiente di lavoro nel quale sono presenti numerosi fattori percepiti come nocivi; è diffusa la sottostima delle conseguenze sulla salute. La popolazione oggetto di studio è una popolazione sufficientemente giovane che dall'assunzione svolge la medesima mansione con una corrispondenza fra disturbi ed anzianità lavorativa. Nel caso, poi, di lavori effettuati prima dell'assunzione essi hanno comportato, in genere, un eguale rischio per il rachide ma temporalmente non tali da spiegare il disturbo o la patologia. Alto è il tasso infortunistico legato all'ambiente di lavoro: non solo alla guida del mezzo ma anche da cattiva tenuta dei luoghi di lavoro e salendo o scendendo dal mezzo. Le vibrazioni sono percepite come fastidiose per oltre i 2/3 dei lavoratori intervistati con indicazione della necessità di interventi sulle condizioni ergonomiche dei mezzi (sedili ecc.).

Dalla ricerca emerge, inoltre, il tema delle visite mediche intese sia come qualità della sorveglianza sanitaria sia come sovrapposizione fra idoneità alla guida e idoneità fisica con possibile "effetto tranquillizzante" ma anche dell'uso dei dati sulla salute a scopo preventivo.

Infine, la localizzazione dei disturbi (rachide cervicale, spalle e gambe) meriterebbe un approfondimento nelle diverse realtà lavorative; la

contemporanea presenza di disturbi a carico dei tre diversi distretti del rachide assume particolare valore in quanto conferma delle più recenti teorie ergonomiche in tema di unicità del rachide in relazione all'esposizione a fattori di rischio quale l'esposizione a vibrazioni al corpo intero ma anche le posture incongrue e fisse protratte. I dati emersi confermano la necessità che indagini come quella appena condotta vengano svolte nei diversi posti di lavoro affiancando e completando i dati che emergono dalla sorveglianza sanitaria. I dati dimostrano, infatti, come i problemi di salute dei lavoratori siano determinati dalla interazione di diversi fattori di rischio solo in parte rientranti in obblighi di legge.

Marco Bottazzi responsabile Medicina Legale Inca Cgil

Le specificità del settore dei trasporti*

Sorveglianza sanitaria

Diverse sono le modifiche introdotte dal Dlgs 81/2008 e dal decreto correttivo 106/2009. Innanzitutto, vi è una nuova sorveglianza sanitaria sostanziata da: "insieme degli atti medici finalizzati alla tutela dello stato di salute e sicurezza dei lavoratori, in relazione all'ambiente di lavoro, ai fattori di rischio professionale e alle modalità di svolgimento dell'attività lavorativa" (definizione art.2 lettera m).

Sono utilizzati protocolli sanitari mirati alle reali situazioni di rischio, secondo criteri di provata efficacia, in relazione alle conoscenze scientifiche. La sorveglianza sanitaria è fonte di conoscenza per la prevenzione delle malattie professionali. Il medico competente nel progettare la sorveglianza sanitaria può attivare una ricerca di malattie professionali. L'informatizzazione della cartella sanitaria e la standardizzazione dei contenuti, garantendo omogeneità e uniformità nella raccolta dei dati epidemiologici, rende possibile la rapida raccolta degli stessi in via telematica e la loro utilizzazione a fini di prevenzione. L'inserimento del comma 2 bis nell'articolo 40 del dlgs 81, prevedendo la rivisitazione con D M degli allegati 3 A e 3 B, ha disposto lo slittamento dei termini previsti sino all'emanazione dello stesso.

Per quanto riguarda il medico competente, l'art. 38 non si limita a ridefinire i requisiti e i titoli necessari per svolgere l'attività ma introduce, quale requisito abilitante necessario, la partecipazione al programma Ecm a partire dal triennio successivo all'entrata in vigore del decreto 81 (70% dei crediti da conseguire in medicina del lavoro e sicurezza degli ambienti di lavoro).

L'art 39 prevede che doveri, compiti e condizioni di svolgimento dell'attività sono

L'indizio

"Si svuotino gli arsenali, sorgente di morte, si colmino i granai di vita per milioni di creature che lottano contro la fame".

per legge vincolati a un preciso modello etico, il codice etico Icoh.

L'art. 29 prevede una corresponsabilità con il D.L. nella redazione del documento di V.R e l'art. 38 l'istituzione dell'elenco nazionale dei medici competenti .

Per quanto riguarda in particolare il settore dei trasporti, l'accesso al lavoro è condizionato dal possesso di titoli professionali che prevedono accertamenti medico-legali preventivi e periodici, dal possesso di specifici requisiti psico-fisici previsti da norme di settore a tutela della sicurezza dei trasporti.

L'Ambiente di lavoro *mobile*, in quanto rappresentato da mezzo di trasporto terrestre, marittimo o aereo, può costituire di per sé elemento di rischio.

Inoltre, l'intensità del traffico, il tipo di percorso, la durata del turno di lavoro, la rumorosità, le condizioni climatiche e microclimatiche, i contatti con il pubblico, la necessità di una particolare attenzione per la guida scorretta di automobilisti e motociclisti, per il comportamento incongruo di pedoni, il rischio di aggressioni, ecc. rappresentano tutti fattori stressanti lavorativi in grado di determinare sia condizioni di affaticamento, con ridotta efficienza psicofisica causa di infortunio, sia condizioni di tensione emotiva continua con possibile comparsa di manifestazioni morbose da stress. Alcuni dati epidemiologici riferiti ai lavoratori del trasporto pubblico evidenzerebbero, rispetto alla popolazione generale e ad altre categorie di lavoratori, che nel settore dei trasporti si registra una associazione significativamente positiva con gli indici di stress di un eccesso di assenze per malattia, di morbilità in particolare per malattie a carico dell'apparato cardiocircolatorio (cardiopatie ischemiche, ipertensione) dell'apparato digerente, del sistema nervoso e del sistema muscolo-scheletrico, di mortalità (aumento statistico rispetto all'indicatore assenteismo della mortalità ad un'età inferiore rispetto ai gruppi di controllo dei conducenti che avevano lasciato il lavoro per problemi di salute).

In conclusione, dunque, appaiono necessari adeguati adattamenti delle previsioni normative che tengano effettivamente conto delle peculiarità del settore per rendere efficaci sotto il profilo della prevenzione i controlli sanitari previsti.

Giancarlo Marano Direzione Prevenzione Ministero della Salute

* Redazione tratto dall'intervento al Seminario "Ripartiamo dalle Priorità", Arezzo 28 - 29 -30 Marzo

I MEDICI COMPETENTI, PER VALUTARE UNA MALATTIA COME PROFESSIONALE, DEVONO POTER UTILIZZARE I DATI STATISTICI RACCOLTI DALLA SORVEGLIANZA SANITARIA PER IL RILASCIO DELLE IDONEITÀ ALLA GUIDA NEI DIVERSI SETTORI.

Il genere nello stress

Quando parliamo di genere, parliamo di un concetto secondo cui noi, oltre ad essere un corpo sessuato, biologicamente connotato per sesso - un corpo di uomo o di donna - siamo anche connotati culturalmente e abbiamo ruoli socialmente definiti: essere uomo/donna in Italia in questa epoca è diverso che essere uomo/donna in un'altra parte del mondo o, magari, in un'altra epoca.

Parto dall'articolo 28 del Dlgs. 81/08 e s.m.i., che disciplina la valutazione dei rischi, perché definisce dei criteri che non è facile capire cosa comportino nella pratica: occorre tenere conto delle differenze di genere, di età, dello stato di immigrato, quindi delle provenienze da diversi paesi, e anche della specifica tipologia contrattuale con cui la prestazione di lavoro viene resa.

Il Dlgs. 81/08 e s.m.i. dice che bisogna tenere in considerazione tutte le dimensioni individuali, che non sono immutabili nel tempo (salvo quelle primarie determinate alla nascita), per vedere se le posizioni relative di una donna o di un uomo, italiano o straniero, presentino elementi che facciano pensare che si sta configurando una situazione o si sta verificando una azione organizzativa che possa indurre disuguaglianze di salute. Comincia, intanto, a circolare la definizione rischio di genere, ma il genere non è un fattore di rischio, è una dimensione ed è uno strumento concettuale per conoscere e per arrivare il più vicino possibile alla realtà delle persone e, quindi, uscire da una oggettività astratta che guarda ai dati secondo macro aggregazioni. Quindi, se si valutano i rischi in ottica di genere, bisogna fare attenzione a non usare degli stereotipi e, tanto meno, dei criteri discriminanti.

Le discriminazioni sono sempre più frequenti anche nei confronti degli uomini che sempre più spesso vogliono agire una maggiore libertà di scelta su una diversa organizzazione della propria vita privata e chiedono maggiore flessibilità,

nel qual caso sono tanto discriminati quanto le donne per la maternità. Quindi, nel ventaglio dei determinanti di salute vi sono anche i ruoli del maschile e femminile che possono esporre in modo diverso ai pericoli. Sono stati pubblicati studi interessanti anche sulla diversa percezione del rischio, sulla diversa percezione di salute di uomini e donne e i possibili diversi esiti di salute. Le implicazioni metodologiche e scientifiche non sono di facile soluzione perché non è semplice incrociare tutti questi elementi trovando, poi, degli standard che siano basati sull'evidenza, "incontrovertibili" dal punto di vista scientifico e, quindi, affidabili per chi valuta, negozia, verifica come gli ispettori e i medici del lavoro.

Io propongo questa definizione: un approccio sensibile al genere nella salute e sicurezza sul lavoro che è quindi, sensibile a tutte le peculiarità dei lavoratori e delle lavoratrici ed è caratterizzato anche dall'adozione di strumenti, di metodologie che attuano una dinamica partecipativa e di empowerment, che fanno crescere, in un processo di valutazione, la protezione della salute, fanno crescere i soggetti coinvolti soddisfacendo gli obblighi di legge, ovviamente.

La Commissione consultiva ha licenziato le linee-guida per la valutazione dello stress lavoro-correlato. C'è una questione rilevante che credo vi riguardi: quali dati oggettivi si prendono in considerazione e in che modo si trattano per valutare se emergono eventi sentinella e indicatori che evidenziano la necessità di entrare nella fase due, quella qualitativa in cui si attiva la partecipazione dei lavoratori? C'è da considerare che non si interviene mai rilevando la percezione soggettiva o le condizioni soggettive della singola persona (salvo nella sorveglianza sanitaria) e quindi, credo sia il momento di ragionare in modo più approfondito su che cosa significa individuare i gruppi omogenei di lavoratori per individuare a quali rischi sono sottoposti, specialmente dal punto di vista del genere.

Quando parliamo di stress affrontiamo un tema molto complesso. Gli stressor possono essere di tanti tipi e sappiamo che il sistema immunitario maschile e femminile a questi fattori di stress può reagire in modo diverso. Per esempio, c'è una incidenza di malattie auto-immuni enormemente più alta tra le donne e altri tipi di patologie molto più frequenti negli uomini.

Le donne rispondono meglio alle malattie infettive, ma rispondono peggio alla disregolazione del network psiconeuroendocrinoimmunitario con tutte le conseguenze del caso.

Sono sicuramente accertate delle differenze biologiche tra uomini e donne, ma non è detto che siano più condizionanti rispetto agli effetti di salute di altri fattori come quelli socioeconomici che sono sempre potenti determinanti di salute e che, poi, correlano con i rischi biologici.

Quindi, facendo una valutazione dei rischi anche riferiti allo stress lavoro correlato, è necessario prendere in considerazione tutte le variabili o specificità che riguardano uomini e donne e poi andare a misurare quali sono le differenze. Quando non è possibile rispondere adeguatamente alle pressioni dell'ambiente non solo si subisce uno stress psicologico ma tutto il circuito ipotalamo-ipofisi-surrene resta continuamente attivo.

Questo è il sistema dello stress: parliamo di ipotalamo-ipofisi-surrene come di un sistema naturale di vita che poi diventa un sistema di malattia e di morte se non si spegne quando si dovrebbe spegnere. Siamo come una macchina ferma al semaforo, ma che non può né partire né spegnere il motore. È questo lo stress cronico, e la conseguenza è che lo stress prolungato fa saltare il sistema dei recettori e corticoidi, cioè, quelle sostanze che produciamo in forma endogena da parte delle ghiandole surrenali ma non solo.

Uno studio recente realizzato in Brasile dice che i disturbi più comuni, per esempio tra gli autisti degli autobus, sono quelli legati ai problemi muscolo-scheletrici, cefalea cronica, nervosismo, depressioni, affezioni cardiovascolari, gastrointestinali, irritazioni agli occhi e riduzione dell'udito.

Questi disturbi c'entrano o no con lo stress? Si è vista la correlazione diretta, per esempio, nei casi di stress cronico, tra i disturbi dell'umore e l'infiammazione. E l'infiammazione c'entra molto con tutta una serie di disturbi cardiovascolari o con i disturbi muscolo-scheletrici.

Chi l'avrebbe mai supposto che depressione e infiammazione correlassero direttamente, fossero cioè sempre insieme? Ci può essere, poi, (da studi americani e danesi, i primi su infermiere turniste e i secondi su personale viaggiante sugli aerei) una correlazione fra il rischio di tumore al seno (aumentato del 30% dicono questi studi) e le lavoratrici che fanno turni di notte perché c'è una diminuzione dell'efficacia di spegnimento del sistema che fa sì che le cellule tumorali vengano intercettate efficacemente dal sistema immunitario e, quindi, tutta la disregolazione del ciclo sonno-veglia, cortisolo-melatonina va a sostenere un effetto pro-infiammatorio che è funzionale, comunque, all'insorgenza del cancro: crea un terreno favorevole e il sistema immunitario non riesce ad inibire immediatamente le cellule tumorali. Ho parlato del concetto di omeostasi: il mantenimento continuo di equilibrio tra l'individuo e l'ambiente, che sia l'ambiente di lavoro o di vita, comunque l'ambiente esterno. L'allostasi è un concetto diverso: io non recupero mai l'equilibrio di prima, recupero un equilibrio nuovo, non torno a quello di prima recupero un altro, "allo", equilibrio. Secondo gli studi di MacEwan, come misuro questo continua

fatica del tentativo o piuttosto dell'insuccesso del recupero dell'equilibrio nuovo? È possibile andare a rilevare nel sangue dei biomarker (misuratori del carico allostatico) che indicano se quell'individuo ha subito una pressione ambientale stressante tale da produrre già delle mutazioni nel suo stato fisico. Ora, ovviamente è una questione delicatissima, non proporrei mai a un datore di lavoro di andare a fare le analisi del sangue ai propri dipendenti per vedere chi ha i valori del carico allostatico più alti. Rischi psicosociali emergenti a livello europeo: la precarietà, le nuove forme di contratti di lavoro, l'invecchiamento della forza lavoro, l'estensione della giornata di lavoro, l'intensificazione, l'esternalizzazione, lo scarso equilibrio vita-lavoro sono, gli esperti dicono, i rischi che di più avranno influenza sulla salute nel prossimo futuro. Il lavoro sta cambiando: non tutto accade dentro il luogo di lavoro, ma anche fuori. È il mercato del lavoro che dovrebbe essere sottoposto alla valutazione dei rischi e non il solo luogo di lavoro.

Anche le molestie sessuali, le discriminazioni, ecc. devono essere considerate rischi per la salute. Se in materia di stipendi, di carriere o di inquadramenti, gli individui sono discriminati si addensa su di loro un rischio anche per la salute e non solo per l'equità in senso lato. In Europa, ci dicono le ricerche, gli italiani sono tra i più stressati, i più spaventati dalla perdita del posto di lavoro, i più soli e meno capaci di lavorare in gruppo, i meno sostenuti dai propri capi. Insomma, abbiamo una serie di primati italiani non troppo favorevoli.

Cominciano a circolare studi sui costi ma può essere interessante per i datori di lavoro che qualcuno cominci a calcolare anche quanto conviene fare prevenzione. Tutti condividiamo che prevenzione, valutazione e rimozione dei rischi siano fasi di un processo che per questioni normative, pratiche, ecc. viene segmentato, ma che è, in realtà, un processo senza soluzione di continuità. Gli interventi più diffusi sono quelli rivolti al complesso dell'azienda, molto meno si agisce a livello di prevenzione e di rimozione dei rischi a sostegno del singolo gruppo di lavoratori o del singolo lavoratore.

Concludendo: l'assunzione di un approccio di genere nella salute e sicurezza sul lavoro è sicuramente una questione istituzionale, scientifica e negoziale che ha bisogno di un metodo, di una strategia, di capacità operative e ha bisogno, non ultimo, di una volontà d'azione.

Paola Conti sociologa del lavoro

L'indizio

Ha spesso ripetuto: "Per difendere la Repubblica e la democrazia ci vogliono due qualità: l'onestà e il coraggio".

IN ALCUNI SETTORI PERSISTE UN'AMBIGUITÀ NORMATIVA: NON È CHIARO SE L'ACCERTAMENTO RELATIVO ALL'ESCLUSIONE DELL'USO DI SOSTANZE PSICOTROPE DEBBA ESSERE EFFETTUATO DA STRUTTURE PUBBLICHE O DAL MEDICO AZIENDALE.

Gli ispettori del lavoro hanno un compito essenziale nella prevenzione degli infortuni nel trasporto su strada, settore in cui i rischi da interferenze sono altamente presenti

Il ruolo dei controlli

Nel settore dell'autotrasporto l'attività degli ispettori del lavoro è mirata alla verifica della regolarità del rapporto di lavoro e degli adempimenti previdenziali, nonché al controllo dei tempi di guida, di interruzione e di riposo dei conducenti (Regolamento CE n. 561 del 15/03/2006) e dell'orario di lavoro (D. Lgs. 19/11/2007, n. 234).

Oltre al personale ispettivo ministeriale, competente nell'effettuazione delle verifiche presso le sedi delle imprese, gli altri organi coinvolti nello svolgimento dei controlli (specificamente però da svolgersi su strada), sono il Ministero dell'Interno (Servizio Polizia Stradale) e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tramite propri funzionari di vigilanza e con il supporto dei cosiddetti Centri mobili di revisione (Cmr).

Per quanto riguarda le verifiche fatte dal personale ispettivo del Ministero del lavoro, si evidenzia che l'ispettore procede all'identificazione del personale trovato al lavoro, alla descrizione dei comportamenti tenuti e dell'abbigliamento di lavoro, acquisendone spontanee dichiarazioni, in merito alle modalità di svolgimento del rapporto di lavoro, che andranno quindi confrontate con la documentazione aziendale (espressione di tali azioni è il verbale di primo accesso).

E' necessario, altresì, esaminare gli atti comprovanti la regolarità del rapporto di lavoro (comunicazione di assunzione, dichiarazione di assunzione, libro unico del lavoro (LUL), copia del contratto individuale del lavoro, etc.).

A conclusione, viene rilasciato al datore di lavoro il relativo contenente l'indicazione dell'attività svolta e l'elenco dei documenti da esibire.

Al termine dell'accertamento l'ispettore redigerà un verbale conclusivo di accertamento e notificazione, contestando gli illeciti rilevati.

Ai sensi del DPR n. 520/1955, art. 8, riprendendo quanto già previsto dalla legge n. 1361/1912, gli ispettori del lavoro hanno facoltà di visitare in ogni parte, a qualunque ora del giorno e della notte, i laboratori, gli opifici, i cantieri, e i lavori, in quanto siano sottoposti alla loro vigilanza, nonché i dormitori e refettori annessi agli stabilimenti, con l'unico limite rappresentato dai locali annessi a luoghi di lavoro e che non siano direttamente o indirettamente connessi con l'esercizio dell'azienda, sempre che non abbiano fondato sospetto che tali luoghi servano a compiere o a nascondere violazioni di legge potendo, in tal caso, accederci.

Tra i più significativi poteri del personale ispettivo si ricordano quelli di: diffida, prescrizione obbligatoria, conciliazione monocratica, diffida accertativa, sospensione dell'attività imprenditoriale, ecc.

È opportuno sottolineare il contesto nel quale gli ispettori del lavoro operano, caratterizzato da un mercato del lavoro che, nell'ambito dell'autotrasporto, è influenzato sia da fenomeni comuni agli altri settori, quali la crisi economica, la recessione del credito, ecc., sia da fenomeni specifici quali costi del combustibile, aree di sosta poco adeguate per consentire il recupero delle energie psico-fisiche del lavoratore e/o idonee alla conservazione dell'eventuale merce deperibile trasportata (mancanza di prese della corrente per i camion refrigeratori), non omogenea qualità del manto stradale, ecc.

Le aziende del settore soggette alla disciplina prevista nel Regolamento n. 561/06 sono circa 140.000, mentre i lavoratori sono circa 400.000.

Inoltre, il 40% delle aziende di autotrasporto non ha mezzi propri, ma utilizza mezzi in locazione.

Le ispezioni del lavoro nelle aziende di autotrasporto sono volte principalmente a verificare il rispetto delle disposizioni del regolamento CE n. 561/06 e del D. Lgs. n.

234/07. Le due normative, pur sovrapponendosi, vanno combinate e coordinate per definire i limiti alla durata del lavoro dell'autista: infatti, le sanzioni previste dall'art. 9 del D. Lgs. 234/07 vanno ad aggiungersi (e quindi non a sostituire) alle ipotesi illecite previste dal Regolamento CE n. 561/06.

Altra disposizione normativa di fondamentale importanza è il D. Lgs. n.144/2008 che recepisce la Direttiva 2006/22/CE e introduce alcune rilevanti novità.

In primo luogo il citato provvedimento normativo prevede un incremento del numero dei controlli da effettuare sia su strada che presso le imprese: in particolare la percentuale minima annua è incrementata al 3% delle giornate di lavoro totali dopo il 1° gennaio 2010 e potrà essere portata al 4% a partire dal 2012. Almeno il 30% dei controlli si svolgerà su strada ed almeno il 50% presso la sede delle imprese.

Viene, inoltre, stabilito che i controlli vengono svolti utilizzando delle liste di controllo standardizzate che, predisposte dalle competenti strutture dei Ministeri interessati (per il Ministero del Lavoro, il modello di lista di controllo è stato adottato con Decreto Direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali del 1°dicembre 2008), contengono tutte le indicazioni prescritte dalla Direttiva. Tali liste oltre a rappresentare un utile strumento per agevolare le operazioni di controllo consentono una più agevole elaborazione statistica dei dati.

È costituito un Ufficio di coordinamento presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - DG del Trasporto stradale, incaricato della raccolta e trasmissione delle statistiche su detti controlli alla Commissione europea e che cura le relazioni con i corrispondenti Uffici degli altri Paesi membri ed organizza annualmente operazioni congiunte di controllo e di formazione degli operatori.

Viene adottato un sistema di classificazione del rischio che comporterà un incremento della frequenza dei controlli a carico delle imprese sulla base del numero e della gravità delle infrazioni accertate.

Viene resa obbligatoria la presenza a bordo dei veicoli di un documento di controllo relativo alle assenze dei conducenti per malattia, ferie annuali, perché alla guida di un altro veicolo escluso dal campo di applicazione del Regolamento n. 561/06, per congedo e/o disponibilità.

Il documento, conforme al modello elaborato dalla Commissione europea, deve essere conservato dall'impresa di trasporto per un anno, essendo sanzionata la mancanza di tale documento.

Si evidenzia, inoltre, che il Regolamento CE n. 2135/98 del Consiglio del 24/09/1998 ha introdotto il tachigrafo digitale, in progressiva sostituzione di quello analogico al fine di consentire la rilevazione digitale dei tempi di guida e di riposo dei lavoratori nel settore dell'autotrasporto.

A conclusione del regime transitorio - che consentiva ancora l'immatricolazione di autoveicoli equipaggiati con l'apparecchio analogico - il Regolamento CE n. 561/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15/03/2006 ha fissato il nuovo termine legale del 1° maggio 2006 per l'obbligo di installazione del tachigrafo digitale sui veicoli di nuova immatricolazione.

Attualmente, tuttavia, il 70% dei mezzi in circolazione ha ancora in dotazione l'apparecchio analogico.

Si segnala, infine, che D.Lgs. n. 245/2010 ha dato attuazione alle direttive 2009/4/CE (volta a prevenire e rilevare la manipolazione delle registrazioni dei

tachigrafi) e 2009/5/CE (finalizzata a delineare il quadro delle infrazioni e della loro gravità intrinseca), che modificano la direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti (CEE) numeri 3820/85 e 3821/85.

In particolare, con la direttiva n. 5/2009 viene sostituito l'allegato III della citata direttiva 2006/22 (recepita con il D. Lgs. n. 144/2008), nel quale trovano specificazione tre classi omogenee di infrazioni: infrazioni molto gravi (IMG), infrazioni gravi (IG), infrazioni medie.

In conclusione si fa presente che per la rilevanza della materia sarebbe auspicabile la creazione di un Tavolo tecnico, al quale far partecipare tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nel settore dell'autotrasporto (organi governativi, parti sociali, etc.). Infatti, solo l'effettiva osservanza delle regole dettate in materia consentirà ai lavoratori del settore di realizzare il pieno recupero psicofisico nonché di disporre della completa reattività indispensabile ai fini della tutela di se stessi e degli altri soggetti che interferiscono a vario titolo con l'attività esercitata. Pertanto, i controlli degli ispettori, attesi i profili di attenzione riguardo ai periodi di guida, riposo e di interruzione, riverberano inevitabilmente sulla sicurezza, in senso lato, del conducente e dei fruitori della strada.

Vincenzo Mazzeo

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - Servizi Ispettivi



HDI Assicurazioni

presenta l'esclusiva

Carta di credito HDI Assicurazioni

con cui potrai scegliere di pagare le tue polizze in comode rate mensili.

Entra anche tu nella squadra HDI

Ci hanno già scelto oltre 100.000 Dipendenti e Pensionati FS.

Prodotti e servizi realizzati in esclusiva per i Ferrovieri

- InLinea - una rete di consulenti delocalizzata presso le Stazioni
- Comodo pagamento delle polizze tramite busta paga
- Protezione per la casa e la persona
- Gestione del risparmio: capitale protetto, rendimento assicurato
- Piano di Risparmio per i figli e/o i nipoti
- Polizza di Inidoneità al Servizio per il personale viaggiante
- Contributi per nascite e premi di studio (con Fondazione BNC e IRI Banca)

Maggiori informazioni presso le nostre sedi presenti all'interno e nei pressi delle Stazioni FS

L'indizio
SOLUZIONE
Sandro Pertini