Roma, 28 gennaio 2011

Salute e sicurezza nei trasporti

Intervento

di Francesco Nerli

Grazie per l'invito a questo incontro.
Voglio considerare questo convegno una giornata di lavoro che entri nel merito di alcuni aspetti ben definiti tralasciando ciò concerne le nostre relazioni.
Senza nessuna retorica, tipica del nostro Paese, vorrei affermare che anche un morto solo sul lavoro è un morto di troppo.
Vorrei partire da alcune considerazioni della relazione di Rosanna Ruscito che condivido. Il settore dei trasporti è caratterizzato dai problemi connessi al mancato adeguamento delle infrastrutture. Da tre anni il governo ha tagliato i fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei porti.
Può risultare anche noioso ma è un dato di fatto che non può essere ignorato. La manutenzione è sicurezza. Fino ad oggi le autorità portuali hanno fatto fronte con proprie risorse per sopperire al problema. Ma queste risorse vengono regolarmente tagliate di anno in anno dal Ministro del tesoro. Credo sia di interesse comune rendere noto questo aspetto in un comparto che necessita, in ragione della sua complessità, di un livello di guardia sempre elevato. Un comparto che più di altri si è dotato di regole.
Fino a dieci anni fa avevamo una situazione contrattuale che prevedeva dei singoli contratti per ogni porto. Oggi abbiamo un contratto unico che consente delle relazioni sindacali veramente straordinarie. Una dimensione particolare, proprio perché nel porto si incrociano modalità diverse che hanno all'origine normative diverse, regimi contrattuali diversi e normative sulla sicurezza diverse. Lo spedizioniere, l'autotrasportatore, la nave, il terminalista, hanno spesso obblighi diversi e non dialogano tra essi. Questo è un punto da focalizzare in previsione della legge di riforma portuale. Gli scarsi poteri di coordinamento delle autorità portuali non consentono un'adeguata gestione delle complessità in presenza di elevati il fattori di rischio. Chi ha la responsabilità della sicurezza deve poter coordinare ed avere, come si chiede, poteri sanzionatori.
Nei porti noi siamo di fronte al paradosso. Da una parte, praticamente in ogni porto, dopo l' intesa nazionale sugli RLS, le aziende di sito mettono a disposizione un monte ore per i RLS, per la formazione. Dall'altra parte, dal dicembre 2009 Cgil, Cisl, Uil, Assoporti, Assiterminal e Assologistica pur avendo sottoscritto al tavolo dei ministeri competenti il testo del decreto di applicazione del d.lgs. n. 81 (il decreto n. 272), consegnato nel dicembre 2009, ne stanno attendendo ancora la pubblicazione. Molto probabilmente ci sarà una ulteriore proroga nel decreto mille-proroghe.
È del tutto evidente che c'è una sfasamento tra le azioni svolte in sinergia tra le organizzazioni sindacali e le associazioni datoriali, con l'azione del governo. Da parte nostra, associazioni datoriali e sindacati, lo sforzo è stato totale producendo il testo consegnato alle istituzioni. È evidente che la nostra azione da sola non è sufficiente a produrre risultati. Nel dicembre 2009 chiedemmo all'ISPELS di elaborare e produrre le linee guida sull'utilizzo delle gabbie di sollevamento. Siamo a gennaio 2011 e ancora non c'è traccia di questo importante documento.

Quello che dico serve a puntualizzare la mia posizione sulla proposta della Fit-Cisl, contenuta nella relazione di Rosanna Ruscito, sulla creazione dell'osservatorio. In questo Paese quando non si riesce a far rispettare le leggi si ricorre alla creazione di un'authority o di un osservatorio. Ad esempio per vigilare sulla concorrenza è stato creato l'antitrust. Su ogni materia ormai c'è un authority. Questo vuol dire che chi amministra, a prescindere dal governo, non svolge bene il proprio ruolo. L'osservatorio può essere utile se nasce all'interno dell'impianto delle responsabilità del Ministero senza espropriarne ruoli e funzioni specifiche. In questa chiave potrebbe essere utile a creare una situazione paritaria su confronti che interessano il ministero competente, in questo caso quello dei trasporti, con altri ministeri. Oggi il Ministero della salute e del lavoro, a volte, si arroga un diritto ad una vigilanza che non gli compete.
Questo potrebbe essere un ulteriore terreno di lavoro rispetto a quello che abbiamo già sviluppato nel corso degli anni. Dobbiamo proseguire partendo dalla conferma di tutte quelle regole che abbiamo condiviso nel settore dei porti con l'ultimo accordo, sottoscritto tra l'altro con tre mesi di anticipo rispetto alla scadenza, nel 2008, pur in piena crisi economica. Con esso sono stati creati nuovi strumenti, è stato recepito quel tanto di flessibilità prevista dalla legge Biagi che è possibile applicare nei porti. Il contratto unico di riferimento rappresenta un valore inestimabile la cui difesa ci vedrà impegnati fino alla morte.
Con questa battuta ringrazio per l'ospitalità e credo chi si possa continuare questo lavoro assieme.

Francesco Nerli
Presidente Assoporti