www.adapt.it, 23 febbraio 2011

Roma, 28 gennaio 2011

Salute e sicurezza nei trasporti

Intervento

di Sergio Maria Macciò

Grazie innanzitutto per l'invito per l'attenzione delle posizioni delle associazioni datoriali su questo importante tema della salute e sicurezza sul lavoro.
Giovanni Luciano, nella sua relazione introduttiva, accennando al mondo delle FS, ha affermato che nel settore è encomiabile la regolazione della materia salute e sicurezza. Di questo gli diamo atto con soddisfazione. Purtroppo dobbiamo altresì prendere atto che gli incidenti non sono svaniti. Quindi, dice Giovanni Luciano, servono più controlli.
Siamo completamente d'accordo: più controlli e più prevenzione.
Nel settore ferroviario se ne parla tantissimo. Ricordo soltanto che nel 2008, nell'ambito del dibattito sociale sul contenuto del testo unico, il gruppo FS proprio per dare slancio e concretezza agli impegni in materia di salute e sicurezza sul lavoro, adempì alle politiche ed obiettivi di medio termine. Con una specifica disposizione l'azienda si pose l'obiettivo della riduzione del 25% degli infortuni nel quinquennio 2008-2012, sottolineando il valore della sicurezza e della salute quale patrimonio storico e professionale del gruppo e per diffondere la cultura della prevenzione coinvolgendo lavoratori e i loro rappresentanti nelle principali fasi di gestione del processo di sicurezza. Ad un primo consuntivo del 2010 si è avuta una riduzione di infortuni del 10%.
Con quali azioni?
Modelli organizzativi integrati della sicurezza, dell'ambiente e della qualità.
Il costante investimento per la tecnologia della sicurezza con l'acquisizione di attrezzature e macchine sempre più sicure.
La formazione e riformazione per elementi centrali della filosofia della sicurezza nel gruppo.
Abbiamo ascoltato l'intervento che racconta di un lavoratore vittima di un incidente perché non era stato informato che altri lavoratori avevano subito infortuni con la stessa macchina. Questa è una cosa non accettabile in un sistema aziendale socialmente responsabile. Le imprese sono naturalmente responsabili. Le imprese che io rappresento, almeno quelle che fanno parte del sistema associativo di Federtrasporto, tendono ad essere socialmente responsabili. Essere socialmente responsabili significa andare oltre la normale responsabilità nei confronti dei lavoratori soprattutto sul piano della partecipazione. E infine il coinvolgimento delle società appaltatrici, dei fornitori di beni allo scopo di garantire anche la sicurezza della loro attività. Sappiamo tutti quali sono i rischi da interferenze che si possono verificare tra l'attività del committente e quella dell'appaltatore quando questi entrano nel perimetro operativo dei lavori.
Per raggiungere questi obiettivi il gruppo FS si è dotato di una capillare rete di attività produttive con specifici rappresentanti che sono equiparabili a datori di lavoro, ciascuno dotato di propri servizi di prevenzione e produzione. Gli RLS che sono più di cinquecento sono stati regolarmente nominati secondo specifici accordi sindacali e formati attraverso corsi di qualificazione e formazione professionale. Poi ci sono una serie di altre iniziative nel gruppo FS a cui accenno brevemente. Un accordo di collaborazione con l'Inail ed il CNR. Altre iniziative sono state svolte sul piano della formazione sia a livello di gruppo nazionale che locale. Cito in particolare una

metodologia standardizzata “sbagliando s’impara” che riguarda l’analisi elle cause di infortunio. Non mi dilungo troppo perché chi lavora nei trasporti e nel settore ferroviario sa bene qual è il livello di qualità che su questo tema si è raggiunto da parte del gruppo FS.
Nella relazione introduttiva di Rosanna Ruscito si è fatto cenno ad una ottima prassi quella dell’osservatorio paritetico di RFI. Con un gruppo così diversificato, come quello di FS, che ci sia un punto di riferimento vitale come quello dell’osservatorio paritetico di RFI è già una cosa importante e sappiamo tutti quanto sia difficile istituire gli osservatori paritetici. Nell’intesa siglata lo scorso anno, nel cosiddetto contratto della mobilità, abbiamo accolto la richiesta del sindacato per costituire un comitato sicurezza sul lavoro limitatamente al settore della mobilità. Mobilità di persone su terra e mobilità di merci su ferrovia. Questo comitato doveva essere costituito la fine del 2010 ma l’intesa non è stata ufficializzata.
Nel contratto sono previste altre norme in merito a salute e sicurezza e questo è un merito delle relazioni industriali. Non perché, come è stato giustamente messo in rilievo da Rosanna Ruscito, la sicurezza si debba contrattare. Non è materia di scambio. Questa materia rientra naturalmente nel campo delle relazioni sindacali e di contrattazione. Sia, come in questo caso, nella costituzione di un organismo paritetico, sia quando si va ad individuare la materia nel ruolo specifico della contrattazione aziendale. E questa è un’altra previsione della intesa del 30 settembre.
Tra le varie prassi, qualcuna già citata nella relazione introduttiva, cito, ad esempio, l’ANITA che ha già aderito alla carta europea sulla sicurezza stradale e aggiungo che è l’unica associazione italiana ad aver aderito a questa importante iniziativa europea. Questo è un segnale chiaro sul piano culturale. Ci sono altre prassi che voglio ricordare ed in particolare una di cui si parla poco. Nel settore dei trasporti si immagina sempre l’attività dei vettori ma c’è un’altra importantissima attività che è quella del controllo del traffico aereo dell’ENAV, che si è dotata di un sistema capillare di formazione interna di addetti alla sicurezza sul territorio e di responsabili, che è stata riconosciuta universalmente come un modello di eccellenza. In questo settore la formazione professionalizzante spesso integra, si sovrappone e si confonde con la formazione sulla sicurezza. Il miglior riconoscimento ottenuto è che ENAV è stata chiamata ad addestrare ed istruire uomini radar di altri Paesi europei da ultimo quelli dell’ente nazionale della Spagna.
All’interno della commissione consuntiva permanente esiste un comitato che si occupa della certificazione della qualità. In questo comitato sono presenti le parti sociali e Federtrasporto ha chiesto che gli standard di qualificazione dell’impresa prevedano che la stessa applichi un contratto collettivo nazionale. Non un qualsiasi contratto, escludendo dalla certificazione quelle imprese che si dotino di un contratto collettivo con norme prese da altri contratti, con trattamenti minimi normativi e salariali avulsi da quello che è un sistema di regole di un Ccnl che prevede l’inquadramento dei lavoratori, salario di livello, possibilità di sviluppo professionale e quant’altro. Quel complesso di norme che un Ccnl contiene e che rimane la miglior clausola sociale di salvaguardia per i lavoratori anche sul tema della salute e sicurezza.
Per concludere mi permetto un’aggiunta al sottotitolo di questo convegno. Chi trasporta il mondo lo vuole fare in sicurezza perché si immagina che è il lavoratore che vuole lavorare in sicurezza. Dal punto di vista dell’impresa bisognerebbe aggiungere che lo deve fare in sicurezza.
L’impresa sicura è quella che rispetta le norme, le leggi, ma va oltre sotto il profilo della responsabilità sociale ed applica un contratto collettivo nazionale.

Grazie

Sergio Maria Macciò
Direttore relazioni industriali Federtrasporto