

Sicurezza

Carne da lavoro

di Davide Stasi

Carne da cannone" era definita nelle guerre del secolo scorso la fanteria lanciata contro l'artiglieria, quindi al macello. Oggi le guerre sono diverse, e probabilmente una certa terminologia non si usa nemmeno più. Ma forse è arrivato il momento di riprendere certe espressioni, specie in Italia. Sì, perché l'Italia è in guerra, ma al suo interno, non all'estero, e basta mettere a confronto qualche cifra per rendersene conto.

Secondo il sito del New York Times i soldati americani (di ogni grado e di ogni corpo) uccisi in Iraq nel 2006 sono stati 872. Secondo l'Inail, i morti sul lavoro in Italia, nello stesso anno, sono stati 1.302, a cui si devono aggiungere 930 mila

infortuni, circa 27 mila invalidi e un costo sociale valutato in circa 41 miliardi di euro, quasi 6 "tesoretti". Nel 2007 i soldati americani uccisi in Iraq sono stati 901. Il numero di caduti sul lavoro in Italia si stima che si aggiri, nello stesso periodo, attorno a 1.280.

Non basta. L'Eurispes fa un confronto più ampio: dall'aprile 2003 all'aprile 2007 i militari della coalizione occidentale che hanno perso la vita nella seconda guerra del Golfo sono stati 3.520. Nello stesso periodo gli italiani morti sul lavoro sono stati 5.252.

Tutto ciò fa di noi il primo paese in assoluto in Europa per morti sul lavoro, un paese dove di fatto è in atto da anni una guerra. [segue a pagina 2](#)



Nord Sardegna

Un'unica Autorità per tre porti

Verso un coordinamento tra gli scali di Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci

Anche da Olbia il sì all'Autorità portuale del nord Sardegna. Il "parlamentino" in seno all'ente dell'Isola Bianca ha dato il via libera, all'unanimità, al processo di accorpamento di tre porti sotto un unico coordinamento. Terzo tassello che si aggiunge alle linee guida espresse nel Piano regionale dei trasporti (che prevede un'Autorità Portuale del sud con capofila Cagliari e una del nord sotto la guida di Olbia), alla delibera del consiglio comunale di Porto Torres e che, ora, attende il via libera definitivo dal ministero dei Trasporti. Per dare vita, così, a una realtà importante, con le carte in

regola in termini di competitività e cifre assolutamente consistenti: circa sei milioni di passeggeri e quattordici milioni di tonnellate di merci.

Un passo decisivo, quindi, anticipato dall'approvazione della modifica al regolamento del funzionamento dello stesso comitato portuale, che verrà affiancato da un comitato territoriale (costituito senza oneri per l'ente). Organo per legge composto dai membri della locale commissione consultiva, dal dirigente dei servizi doganali, dal sindaco, dal presidente della camera di commercio, dal comandante della Capitaneria e presieduto dal presidente dell'Autorità Portuale. [segue a pagina 7](#)

Livorno

Avanti tutta con le crociere

Nel 2008 è previsto l'arrivo di cento navi in più

di Alessandro Talini

La Porto di Livorno 2000, la società costituita dall'Autorità Portuale e dalla camera di commercio di Livorno per la gestione del Terminal Crociere, guidata da qualche mese dall'amministratore unico Guido Asti che ha risanato i conti e avviato il processo di sviluppo delle attività, ha fatto i conti per il 2008 e le previsioni sono ottimistiche. Anche il fatturato dovrebbe salire dai 10,5 milioni di euro del 2007 a 11,2 milioni nel 2008. Le navi passeranno dalle 510 del 2007 alle 611 del 2008 per un totale di 837 mila passeggeri. "Puntiamo allo sviluppo dell'attività crocieristica - ha dichiarato Roberto Piccini, presidente dell'Autorità Portuale - per le ricadute positive che questo traffico ha sia per il porto sia per la città, anche in termini occupazionali: quest'anno saranno assunte

come stagionali circa 20 persone". I lavori del Molo Italia in costruzione fra la Calata Alto Fondale e il canale di accesso al porto dovrebbero terminare fra giugno e luglio. Ma sarà necessario effettuare anche i dragaggi per permettere l'accesso alle grandi navi di ultima generazione. Il Molo Italia è un'opera fondamentale per superare le difficoltà registrate negli anni passati per accogliere le navi da crociera in un porto fino a oggi dedicato quasi esclusivamente al traffico delle merci.

I benefici saranno tangibili, come conferma Guido Asti, per l'intera città e la regione. "Da una ricerca effettuata - informa Asti - i croceristi, una volta scesi a terra, spendono dai 55 ai 65 euro e questo significa per la Toscana oltre cinquanta milioni di euro. E anche se diminuisce la spesa pro capite a

45 - 50 euro quando il turista rimane nella città di transito della nave, la cifra stimata per la sola Livorno è di circa 15 milioni di euro, senza considerare anche le spese degli equipaggi che abitualmente sono un terzo rispetto al numero dei passeggeri. Ne beneficeranno i commercianti, i gestori di trasporti dai taxi ai bus, e tutti coloro che sapranno proporre offerte accattivanti."

La stagione è iniziata l'8 marzo con l'arrivo della Oceanic mentre a fine marzo è avvenuto il primo imbarco sulla nave Rhapsody del Gruppo Msc Crociere che insieme alla Melody ha scelto Livorno come porto di partenza e di arrivo della crociera che scala Montecarlo, Barcellona, Ibiza, Tunisi, Messina e Napoli per fare ritorno dopo otto giorni nel porto toscano. [segue a pagina 7](#)

Nasce il porto ecologico

Intesa tra l'Enel e l'Autorità Portuale di Civitavecchia per ridurre l'impatto ambientale del traffico navale. In primo piano, l'obiettivo di dare maggiore efficienza nell'uso dell'energia [pagina 5](#)



Trieste: gennaio record

Rispetto al 2007, le merci movimentate sono cresciute del 20,5%. Aumentano anche i container [pagina 6](#)



Il 2008 di Corsica Sardinia Ferries

Presentati i nuovi programmi: la flotta sarà potenziata con la quattordicesima nave, la Mega Smeralda, e saranno aumentati anche i servizi di linea [pagina 2](#)

Carne da lavoro

segue dalla prima Si possono spendere molte parole o snocciolare cifre, come già si è fatto, sul tema dei caduti sul lavoro, ma il più delle volte questo serve solo a confondere le idee (e talvolta le acque), allontanando dalla vista quei pochi dati oggettivi, verificabili nella realtà quotidiana, utili davvero a inquadrare la questione. Anzitutto occorre dire che, esattamente come il fante che avanza verso l'artiglieria, gli uomini e le donne che ogni giorno si recano al lavoro, specie se si tratta di certi tipi di lavoro, sanno di farlo a rischio della propria vita. Chi muore sul lavoro non muore mai per caso, ma sa di affrontare un pericolo, che accetta perchè ha dei figli, per pagare il mutuo della casa o semplicemente per sopravvivere. In casi estremi, ma certamente più diffusi di quanto si pensi, lo fa perchè è senza diritti, clandestino o precario con una lettera di licenziamento prefirmata. Quali siano le

Il sistema dei controlli è inefficiente: a Torino ci sono 30 ispettori per 68.000 aziende

condizioni di vita attuali dei lavoratori e delle famiglie italiane lo sanno tutti sulla propria pelle, è un dato di fatto, e il lavoro, quale che sia, e quali che siano le condizioni in cui lo si svolge, è l'unico salvagente a disposizione per restare a galla. Oltre al lavoratore, l'altro soggetto coinvolto è l'impresa. Per l'impresa la sicurezza è un costo, come tale da contenere. È un costo formare i propri dipendenti sul tema della prevenzione degli incidenti sul lavoro, e adeguare impianti e strutture alla normativa antinfortunistica. E questi costi, sommati, sono molto superiori rispetto a quelli legati a una causa per un "incidente" sul lavoro. A impedire alle imprese di perseguire in modo spregiudicato,

ossia agendo sul capitolo sicurezza, il legittimo obiettivo di contenere i costi dovrebbe essere il terzo soggetto coinvolto in queste dinamiche: lo Stato, che opera tramite il suo strumento principale, ossia la legge e le sanzioni collegate. In Italia esistono tante leggi specifiche sulla sicurezza da applicare ex ante (formazione e adeguamenti) ed ex post (sanzionatorie), tutte però superate da fatti evidenti. La Legge Maroni (L.30/2003), pur non trattando di sicurezza, ha aumentato i rischi ex ante: i lavoratori precari, ossia circa 3 milioni e 800 mila persone (dato costantemente in crescita) secondo un recente studio Istat e Isfol, sono destinati a lavorare per pochi mesi, non hanno quindi tempo per imparare ciò che riguarda la sicurezza, e il datore di lavoro non ha certo interesse a investire in formazione in questi casi. Inutile quindi sfornare leggi che elencano principi e sanzioni, quando l'efficacia delle norme specifiche viene neutralizzata a monte da una norma più generale sul mercato del lavoro.

Per i dipendenti a tempo indeterminato, tocca sempre allo Stato verificare che le imprese facciano regolari corsi di formazione, ma non solo: il controllo si estende anche sugli adeguamenti di strutture e impianti alla normativa antinfortunistica, con la possibilità di sanzionare chi non è in regola, e ancor più chi provoca la morte di un lavoratore per aver trascurato i sistemi di sicurezza.

Ma lo Stato riesce a fare tutto questo? Anche in questo caso alcuni dati ci mostrano la realtà: 8.450 sono gli ispettori, per 5 milioni di aziende (dati ministero del Lavoro), e questo significa che un'impresa può "temere" un'ispezione con una media di una volta ogni trent'anni. Solo a Torino ci sono 30 ispettori per 68 mila aziende, uno ogni 2.266 aziende. Mario Almerighi, magistrato, ha diffuso altri dati: il 93% dei datori di lavoro condannati in primo grado per aver violato le leggi sulla tutela della sicurezza dei lavoratori non va in carcere, mentre i processi per incidenti sul lavoro che ogni anno vanno in prescrizione sono 150 mila (fonte: ministero Giustizia).

Basta questo per dimostrare l'inefficienza del sistema, ben testimoniata da altri dati (fonte: Ires-Cgil): +8,1% sono i profitti generati da un dipendente per l'azienda in un anno, +0,4% è l'aumento del salario di un dipendente ogni anno, +90% è l'aumento dei profitti delle grandi imprese industriali negli ultimi dieci anni, mentre +5% è l'aumento dei redditi di un dipendente nello stesso periodo. Ed è così che si torna al punto iniziale, quello del lavoratore che accetta di correre dei rischi, pur di lavorare per sopravvivere.

In questo quadro, e proseguendo il paragone con uno stato di guerra, non può che colpire l'atteggiamento dei leader politici, pronti a spendersi in ogni modo e a stracciarsi le vesti quando un nostro militare muore in Afghanistan, ma pressoché muti di fronte a una mattanza che dura da anni e che non ha tregua.

E lo sbigottimento è ancor più grande quando capita, come nella legislatura trascorsa, che un ministro del Lavoro, ex sindacalista della Cgil, dichiarò (a Napoli, il 10/12/2007, fonte: AGI) che si potrebbe utilizzare l'utile dell'Inail (12,4 miliardi di euro nel 2007) "a scopo di utilità sociale, tornando alle imprese come diminuzione del costo del lavoro, solo nel caso in cui fossero in grado di dimostrare che hanno diminuito o eliminato gli incidenti". Dunque, secondo questa logica, un istituto pubblico che ha lo scopo dichiarato di sostenere le famiglie dei caduti sul lavoro e di riconoscere indennità che consentano una vita decorosa agli infortunati, dovrebbe trasformare le proteste degli invalidi e gli assegni di invalidità in sgravi fiscali per le aziende. Un'idea che si commenta da sé.

E dal quadro che ne emerge è evidente che qualcosa nel meccanismo si è inceppato, impedendo al sistema di funzionare e trasformando il lavoro in Italia in un campo di battaglia cosparsa di caduti.

Non è in questo contesto che si devono o possono proporre soluzioni. Qui ci possiamo solo limitare a "elencare" e "commentare", cercando di dare a chi ha la compiacenza di leggere un quadro il più possibile scarno e reale. E ciò che emerge è una situazione dove la logica liberistica, in cui l'impresa compete, lo Stato controlla e sanziona, il lavoratore produce, sembra deviata.

Il panorama è fosco e oggettivamente insostenibile tanto per lo Stato che per la comunità dei lavoratori. Ed è ancora più grave il senso di desolazione nello scrivere dopo aver visto i filmati che restituisce il sito di YouTube digitando nella ricerca le parole chiave "sicurezza porto", pensando ai cinque operai morti a Molfetta solo dopo pochi giorni dalla morte del portuale genovese Fabrizio Cannonero, figlio di un portuale a sua volta vittima del lavoro.



Presenza di posizione Anci e Assoport Emesso a Genova un comunicato congiunto

Ci siamo incontrati, città e Autorità Portuali, a Genova – ha dichiarato Alessandro Cosimi, sindaco di Livorno e coordinatore dell'Anci città portuali – per sottolineare la nostra solidarietà alla città e al mondo portuale per il grave lutto sul lavoro che l'ha colpita. Abbiamo ribadito l'importanza della collaborazione tra le città portuali, rappresentate dall'Anci, e l'Assoport, l'associazione delle Autorità Portuali, sul terreno della sicurezza nei posti di lavoro, un problema ormai diventato una vera e propria emergenza. Nei porti si ha la netta sensazione della necessità di migliorare la qualità del controllo e della prevenzione. Nei porti occorre creare la condizione di lavorare senza pericoli, pur sapendo che una quota di rischio non può essere eliminata in modo assoluto. Per questo occorre radicare la "cultura della sicurezza" nelle imprese come tra i lavoratori, superando una visione che invece troppo spesso la vede come un ostacolo al raggiungimento degli obiettivi produttivi. L'intesa che abbiamo raggiunto nell'incontro tende a migliorare una relazione tra la comunità, cioè la città, e il suo porto, sapendo che incidenti come quello avvenuto a Genova rischiano di creare una frattura non solo nel mondo del lavoro. Occorre garantire la certezza che andare a lavorare non debba essere una quotidiana sfida alla sorte. Urge per questo un'azione straordinaria del governo e l'approvazione dei decreti legislativi attuativi della legge 123/07".

Il testo del comunicato

"Anci, in persona di Alessandro Cosimi responsabile Comparto comuni portuali, e Assoport in persona del suo presidente Francesco Nerli, al termine dell'incontro promosso da Marta Vincenzi, sindaco di Genova, e Luigi Merlo, presidente dell'Autorità Portuale di Genova, a cui hanno partecipato i presidenti e i segreta-

ri generali di diverse città portuali, hanno espresso la seguente presa di posizione:

Anci e Assoport fortemente preoccupati per i tragici incidenti sul lavoro recentemente accaduti nei porti italiani:

- chiedono al Consiglio dei Ministri di approvare prontamente i decreti legislativi in attuazione della legge n. 123/07 concernente la sicurezza sul lavoro;

- richiamano le responsabilità in tema di prevenzione, sicurezza e formazione dei lavoratori, in capo alle imprese portuali ed ai rispettivi datori di lavoro;

- ritengono necessario che, per quanto concerne gli ambiti portuali, si attivino azioni di coordinamento tra le autorità pubbliche (ASL-A.P.-A.M.-Ispettorato Lavoro, ecc.) preposte ai diversi tipi di controllo previsti dalle norme di legge;

- chiedono di potenziare i poteri sanzionatori attribuiti alle Autorità Portuali in tema di controllo della sicurezza;

- raccomandano affinché attraverso la contrattazione collettiva nazionale i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza possano pienamente disporre del tempo e degli strumenti necessari per lo svolgimento del loro incarico. In tale ambito sottolineano l'importanza del coordinamento fra gli RLS attraverso la figura del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza di ogni sito produttivo;

- ritengono utili azioni intese a promuovere la formazione continua e la relativa certificazione in merito alla sicurezza del lavoro, utilizzando ogni strumento e risorsa disponibile a livello nazionale, regionale e territoriale, ferme restando le competenze dei datori di lavoro.

Anci e Assoport si impegnano a costituire al più presto un gruppo di lavoro al fine di elaborare e presentare proposte congiunte di revisione di norme della Legge 84/94 finalizzate a far crescere la portualità e i territori circostanti nel rispetto della sicurezza."

Sosteniamo la famiglia di Fabrizio Cannonero

L'Autorità Portuale e il comune di Genova hanno avviato una sottoscrizione a sostegno della famiglia di *Fabrizio Cannonero*, il lavoratore portuale della Compagnia Unica deceduto al terminal Sech. Aziende e singole persone potranno sottoscrivere attraverso il conto corrente bancario di **Banca Carige n.844980** intestato Autorità Portuale di Genova per Fabrizio Cannonero. Il versamento potrà essere effettuato in tutte le filiali Carige senza spese di commissione.