

IDEE

**Morti sul lavoro
TESORETTI D'IPOCRISIA**

TITO BOERI

Mentre la giustizia sulla tragedia ThyssenKrupp farà il suo corso, compito degli organi di stampa dovrebbe essere quello di tenere alta l'attenzione sul problema delle morti legate al lavoro, al di là del singolo episodio. Solo così, a mente fredda, si potranno individuare misure di prevenzione, potremo trarre lezioni utili da queste tragedie, non lasciare che siano morti invano.

CONTINUA A PAGINA 27

Guardiamole allora le statistiche internazionali, prodotte da Eurostat, Ilo e dall'Inail. Ci dicono che in Italia ci sono ogni anno sei incidenti mortali ogni 100 mila lavoratori, sei volte l'incidenza di questi incidenti nel Regno Unito, quattro volte in Svezia, due volte in Germania, circa un terzo in più della media dell'Europa a 15. È un ritardo che si trascina da anni. Le morti bianche diminuiscono ovunque anche perché diminuisce la quota di lavoratori in agricoltura, edilizia e trasporti, i tre settori in cui si concentra il più alto numero di infortuni, e l'automatizzazione progressivamente assorbe molte operazioni manuali ad alto rischio di infortunio. Ma per chiudere il divario che ci separa da altri Paesi con reddito pro capite comparabile al nostro, da noi gli incidenti dovrebbero diminuire più che altrove e questo non avviene. Guardando alla natura degli infortuni, ci si rende conto che la ragione per cui in Italia si registra un più alto numero di incidenti mortali sul lavoro è tutta negli incidenti stradali, quelli che avvengono nel tragitto tra casa e lavoro oppure in trasporti svolti durante l'attività lavorativa. Circa la metà degli infortuni mortali sul lavoro in Italia sono riconducibili a incidenti stradali, in altri Paesi questa percentuale è attorno al 25-30 per cento.

Certo, una parte non piccola degli incidenti sul posto di lavoro in Italia vengono fatti passare come incidenti automobilistici. In molti cantieri irregolari, ad esempio, le vittime di incidenti mortali vengono portate ai bordi di una strada, fingendo che siano state investite da una macchina, per mascherare l'utilizzo illegale di manodopera, spesso immigrata.

Sembrirebbe perciò che le ragioni principali per cui il lavoro è così rischioso siano di due tipi: da una parte, l'alta incidenza del settore sommerso e, dall'altra, la pericolosità delle nostre strade. Di quest'ultimo aspetto stranamente non si discute. Eppure il rischio di incidenti nel percorso tra casa e lavoro è evidentemente molto più alto che sul posto di lavoro. Perché rimaniamo ogni giorno più a lungo sul posto di lavoro che nel percorso fra casa e lavoro.

Veniamo allora ai rimedi. Le leggi ci sono già: la legislazione italiana è stata allineata nel corso degli Anni 90 agli standard comunitari, considerati i migliori su scala mondiale. Ma il problema è che non viene applicata. Perché lo sia ci vorrebbe una presenza capillare su tutto il territorio degli ispettori del lavoro - i cui controlli servono soprattutto per ridurre l'incidenza del lavoro sommerso - e degli ispettori anti-infortunistica delle Asl. Ma entrambi i servizi di ispezione sono sottodimensionati. Grazie ai miracoli della contrattazione nel pubblico impiego, gli ispettori del lavoro sono stati quasi tutti promossi negli ultimi anni (quasi il 50 per cento ha oggi l'inquadramento più alto contro il 10 per cento nel 2000), il che riduce ulteriormen-

te il numero di quelli che operano i controlli sul territorio. Finalmente in questi giorni ci si è resi conto dell'importanza di aumentare il corpo degli ispettori e si sono miracolosamente trovate risorse per farlo: il tesoretto dell'Inail, i surplus accumulati dall'ente negli ultimi anni, che ammonterebbero ad una cifra ragguardevole, attorno ai 12 miliardi. «Sono soldi di lavoratori e imprese, ridateceli!», ha tuonato il segretario della Cisl, Bonanni, apparentemente ignaro sin qui dei bilanci dell'Inail. Peccato che ogni anno circa un terzo della spesa pensionistica di tipo non assistenziale non sia coperta dai contributi di lavoratori e datori di lavoro, ma dalla fiscalità generale. Se si vuole il «tesoretto» dell'Inail bisognerebbe per prima cosa restituire il «tesoretto» che gli italiani (perché poi sono sempre loro a pagare) hanno versato in tutti questi anni per coprire i buchi dell'Inps.

Invece d'invocare inesistenti tesoretti, il sindacato farebbe bene a utilizzare i contratti dei pubblici dipendenti per potenziare i servizi degli ispettori. Ritiene, il sindacato, che la lotta alle morti bianche sia una priorità? È perciò d'accordo sul fatto che è molto più produttivo il lavoro di un ispettore che obbliga le imprese a mettersi in regola in quanto a sicurezza sul posto di lavoro che quello di molti altri dipendenti pubblici, che duplicano funzioni svolte da altre amministrazioni o dal settore privato? Se sì, i conclamati premi di risultato nel pubblico impiego dovrebbero essere utilizzati prioritariamente per incoraggiare la mobilità di dipendenti pubblici verso i servizi di ispezione e per fornire loro adeguata formazione. Sarebbe una svolta importante: dieci anni fa, quando venne abolito il monopolio statale dei servizi di collocamento, il sindacato si oppose a che almeno due terzi, se non tre quarti, dei «collocatori» venissero prontamente trasferiti agli ispettori delle rispettive città.

Ma l'ipocrisia regna anche tra i datori di lavoro. Oggi molte imprese si autoproclamano «socialmente responsabili» e organizzano costosi convegni sulla cosiddetta Csr, la Corporate Social Responsibility. Ma come può un'impresa essere socialmente responsabile se non si occupa seriamente della sicurezza dei propri dipendenti sul posto di lavoro e nel tragitto fra casa e lavoro? Più che conferire (o darsi) bollini di responsabilità sociale bisognerebbe cominciare a sanzionare (ad esempio con l'espulsione da Confindustria, come nel caso di chi paga il pizzo alla mafia) chi non è in regola con gli standard di sicurezza o ricorre a subfornitori che palesemente violano questi standard. E poi le imprese medio-grandi dovrebbero cercare di incentivare forme di trasporto collettivo (che riducono la congestione, quindi il rischio di incidenti), sponsorizzando al contempo la costruzione di piste ciclabili nei centri in cui si trovano i loro impianti.

