

L'ex ministro Damiano «Ci vuole prevenzione Non è un costo ma un investimento»

«La protezione per i lavoratori va estesa dalla casa madre agli appalti»
Il primo intervento: applicare le leggi e utilizzare tutti gli strumenti digitali
«Sensori di allerta e intelligenza artificiale: la tecnologia può aiutare»

Meglio investire prima che riparare i danni poi. Compete al datore di lavoro far rispettare le regole

di **Cosimo Rossi**

ROMA

Mille omicidi bianchi ogni anno. Per l'ex ministro del lavoro e sindacalista Cesare Damiano «siamo di fronte a una sorta di "zoccolo duro" che non riusciamo a far diminuire». Considerato che il risarcimento delle morti e degli infortuni incide per tre punti di Pil, il padre del decreto 81/2008 sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro esorta a salto di qualità nel senso della «prevenzione intesa non come costo, ma come investimento».

Onorevole Damiano, la procura parla di «gravi violazioni». Possibile che in un sistema tecnologicamente avanzato come le ferrovie accada una strage di tali proporzioni?

«Alla magistratura lasciamo fare le proprie indagini. È noto che le ferrovie abbiano un'attenzione particolare alla sicurezza. Ma non basta, perché è evidente come siano emerse ancora delle falle nel sistema. Mi pare che questo episodio terribile ruoti attorno a una mancanza di comunicazione preventiva. Si tratta delle cosiddette interferenze lavorative. Il che è possibile quando i soggetti in campo sono molteplici e riconducibili soprattutto alla catena più o meno lunga degli appalti».

Appalti e subappalti, col relativo gioco di ribassi sui costi che influenza le condizioni di lavoro,

quanto incidono sulla sicurezza?

«Quello degli appalti è un punto dolente. Per quanto le imprese che hanno a cuore la sicurezza si possano impegnare su tutta la filiera, si pone la questione di avere la medesima protezione non solo per i lavoratori della casa madre, ma per tutta la catena di appalti. Così come occorre sostituire la logica del massimo ribasso privilegiando l'offerta economicamente più vantaggiosa che può anche costare di più, ma garantisce migliore qualità tecnica e protezione dei lavoratori».

Nell'epoca del Gps sui telefoni, possibile che non esista un semplice sensore di prossimità che avverte dell'arrivo di convogli?

«Credo infatti che si debba puntare sulla progettazione di tutti quei sistemi digitali di segnalazione del pericolo o del mancato rispetto delle regole utili a evitare incidenti. Consideriamo poi che, stando ai dati Inail, mentre diminuiscono gli infortuni non mortali aumentano di molto le malattie professionali».

E le morti?

«Passi avanti, nei decenni, se ne sono fatti. Ritengo che oggi la legislazione italiana sia tra le più avanzate. Ma non è ancora sufficiente, perché siamo di fronte a quello che definisco uno "zoccolo duro" di mille morti l'anno. Statisticamente ci sono incidenti che si ripetono: nella manutenzione ferroviaria; ma anche nelle cadute dall'alto nell'edilizia, nel ribaltamento dei trattori senza rollbar in agricoltura, nelle esalazioni delle vasche di decantazione nel-

la chimica o simili in cui vengono trascinate mortalmente vere catene umane. Stante l'innovazione tecnologica, si può e si deve fare un ulteriore passo per diminuire queste morti».

In che modo?

«Alimentando una cultura della prevenzione. A partire dalle scuole. Ma anche facendo un salto di qualità nell'applicazione delle leggi e utilizzando in pieno tutti gli strumenti digitali, come sensori di allerta, fino all'uso sapiente dell'intelligenza artificiale. Sapendo che è meglio investire prima che riparare i danni poi. I risarcimenti in Italia, che sta nella media mondiale, incidono per ben tre punti di Pil: ai valori attuali parliamo di quasi 60 miliardi l'anno. Questo significa spostare le lancette dal pagamento del danno alla prevenzione, considerandola non un costo ma un investimento».

Quanto incide il fattore umano, che a volte per esperienza finisce in contrasto col rispetto delle dotazioni o per necessità si presta alle fatiche dello straordinario coi rischi conseguenti?

«Vorrei evitare che ci si facesse un ribaltamento di responsabilità: compete al datore di lavoro far rispettare le regole. Nel 90%



dei casi i rischi derivano dalla cattiva organizzazione del lavoro. Adottare i modelli di organizzazione e gestione della sicurezza previsti dalla legge serve anche a sollevare i datori dalle responsabilità nel momento in cui s'impegnano a sventare il rischio. Quanto allo straordinario, se il governo scegliesse di detassarlo sbaglierebbe: perché il lavoro ordinario deve costare meno dello straordinario. La giusta retribuzione non va perseguita aumentando le ore lavorate, ma attraverso la contrattazione, la riduzione del cuneo fiscale e il salario minimo».

Intanto però si verificano incidenti mortali anche tra i giovani nell'alternanza scuola-lavoro e che fanno i rider...

«Bisogna mettersi d'accordo. Una cosa è far 'annusare' il lavoro attraverso la frequentazione in sicurezza di un ambiente con un tutor: che non significa lavorare. Utilizzare invece questi giovani non a fini didattici, ma in sostituzione del lavoratore è una cosa da evitare. Gli stage, comunque, dovrebbero anche prevedere la contribuzione previdenziale e essere remunerati. Sui rider ci sono state alterne sentenze. Quando sei alle dipendenze di un algoritmo devi avere le tutele del lavoro dipendente. Tantopiù se devi andare a tutta velocità secondo un ritmo preordinato, il che comporta rischi seri di incidenti nel traffico urbano, com'è accaduto».