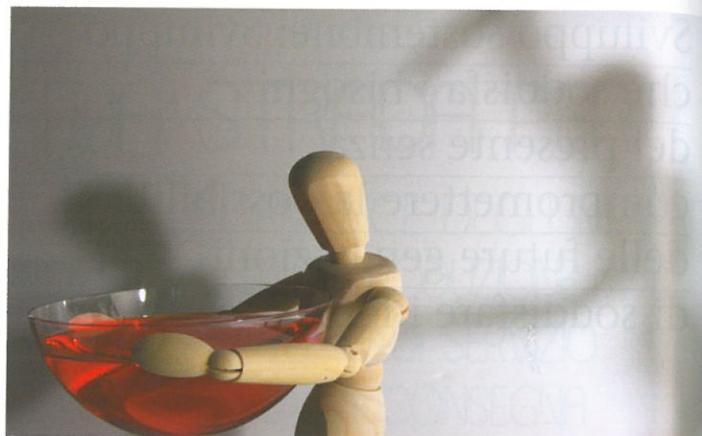


Lavoro

La sicurezza e la salute
nel luogo di lavoro
sono una questione
di interesse mondiale



LOGISTICA E SICUREZZA

Per avere accesso a questo vasto corpus di conoscenze in materia di SSL, l'EU-OSHA ha concluso accordi di cooperazione sullo scambio di informazioni in Internet con diversi partner internazionali, tra cui Australia, Canada, Corea, USOSHA, NIOSH (Istituto statunitense operativo nel settore salute e sicurezza sui luoghi di lavoro), PAHO (organismo internazionale per la tutela della salute delle popolazioni latinoamericane). L'ILO, Organizzazione Internazionale del Lavoro, stima che circa 268 milioni sono i casi di incidenti sul lavoro non mortali che mediamente si manifestano e si verificano ogni anno. I decessi per incidenti sul lavoro sono stimati pari a oltre 351.000 l'anno.

Tutto ciò rappresenta un costo per la società pari a circa il 4% del Pil mondiale (1.000 miliardi di euro), che è assorbito dai costi diretti e indiretti determinati da incidenti sul lavoro

e dalle malattie professionali. Una perdita causata da assenze dal lavoro, indennità, interruzione della produzione, cure mediche, e così via.

Se si ritiene che il settore della logistica rappresenti a livello mondiale circa 5.400 miliardi di euro, ovvero il 13,8% del Pil mondiale, diventa facile pensare che il settore della logistica, in relazione alla mole di lavoro svolta, sia coinvolto da incidenti sul lavoro.

LA LOGISTICA IN EUROPA

Sono molti i soggetti impegnati nel campo della sicurezza e salute sul lavoro in Europa.

La politica in materia di SSL non è soltanto una questione di norme e regolamenti, che sono comunque fondamentali e che devono essere applicati sul luogo di lavoro; tuttavia, per conseguire miglioramenti tangibili delle condizioni di lavoro e una riduzione degli infortuni sul lavoro e

delle malattie professionali è necessario affiancare a norme e regolamenti un ventaglio di altri strumenti come il dialogo sociale, le buone prassi, le iniziative di sensibilizzazione, la responsabilità sociale dell'impresa, gli incentivi economici e le azioni di diffusione di una cultura della SSL. A livello di Unione europea questo approccio olistico alla SSL è stato adottato sotto forma di strategie comunitarie sulla sicurezza e salute sul luogo di lavoro. L'attuale strategia comunitaria si prefigge l'obiettivo di ridurre del 25% gli infortuni sul lavoro nell'Ue entro il 2012. Per conseguire questo traguardo chiama in causa tutte le parti interessate, a qualsiasi livello: europeo, nazionale, locale e aziendale.

Un concetto essenziale e un pilastro fondamentale ai fini del raggiungimento degli obiettivi di questa strategia comunitaria è costituito dallo sviluppo e dall'attuazione di strategie nazionali coerenti

negli Stati membri dell'Ue. L'adozione di nuove strategie conseguenti alle informazioni raccolte è un fenomeno di portata mondiale. Nel 2006 l'ILO ha adottato il suo quadro promozionale in materia di sicurezza e salute sul lavoro, mentre l'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) ha sviluppato un piano d'azione globale per la salute dei lavoratori per il 2008-2017.

Inoltre, molti Paesi al di fuori dell'Ue hanno elaborato strategie in materia di SSL per chiarire e dare orientamenti precisi sul percorso generale da seguire nonché per fissare priorità in questo settore a livello nazionale.

In Europa, la globalizzazione, l'abbattimento delle barriere commerciali, l'adozione di modelli di business basati sull'uso di Internet, i viaggi turistici e l'aumento della mobilità sul lavoro hanno consentito all'industria dei trasporti e della logistica di crescere più della media degli altri settori. Se da un lato la rapida crescita del trasporto merci contribuisce allo sviluppo economico, dall'altro causa anche ingorghi stradali, rumore, inquinamento ed incidenti.

Inoltre, i trasporti dipendono

sempre più dai combustibili fossili, tutto ciò si verifica in Italia più che altrove in quanto il trasporto "su gomma" (TIR, camion, furgoni) è il più praticato rispetto ad altri Paesi.

Nonostante assuma sempre maggiore importanza, la logistica non è ancora stata oggetto di studi statistici affidabili e la voce "trasporti, magazzino e comunicazioni" registra un lento ma progressivo incremento di infortuni. Gli ultimi dati pubblicati da Eurostat (Istituto Ufficiale di Statistica dell'Unione europea), relativi al 2007, mettono in evidenza come il rischio di infortunio nell'Unione europea prosegua nella sua tendenza al decremento.

Invece, la voce "trasporti, magazzino e comunicazioni" registra un decremento dal 2001 al 2003, successivamente si nota un leggero ma progressivo incremento di infortuni, contrariamente al 2007. La voce "trasporti, magazzino e comunicazioni" denuncia che è la terza causa di morte dopo le "costruzioni" e il "totale delle industrie manifatturiere".

LA LOGISTICA IN ITALIA

Per il settore della logistica, non è mai stato avviato un percorso che valorizzi la collocazione italiana a piattaforma logistica del mediterraneo con conseguenti ricadute positive per l'occupazione, contrariamente a quanto fatto da altri Paesi della Comunità europea che di questo segmento hanno fatto un punto di forza dell'economia nazionale.

Il modello logistico italiano, come detto, si basa su un utilizzo "sproporzionato" della rete stradale nazionale, provinciale ed urbana a scapito: - dell'utilizzazione della rete ferroviaria per il trasporto delle merci, - più in generale del territo-

rio/ambiente.

In relazione alla sicurezza per i lavoratori del settore sono riportati gli infortuni sulla Tabella Infortuni avvenuti negli anni 2008-2009 per modalità di evento in Italia.

I MACROPROCESSI DELLA CATENA LOGISTICA

Analizzando la catena logistica, si individuano quattro gruppi di attività (processi), ognuno dei quali ha caratteristiche di sicurezza proprie, ovvero:

1. Preparazione e spedizione;
2. Trasporto;
3. Immagazzinamento e stoccaggio;
4. Distribuzione.

Si tenga presente che i quattro macroprocessi della logistica, citati ed a seguire approfonditi, sono per convenzione così suddivisi ma non sono così rigidamente compartimentati. Infatti in alcune fasi si sovrappongono, laddove finisce un processo e ne inizia un altro. Nello schema Flow chart processi di lavorazione in magazzino sono riportate le fasi e le attività di lavoro.

Ne analizzeremo uno, l'immagazzinamento e lo stoccaggio, in cui avvengono la maggior parte degli infortuni.

IMMAGAZZINAGGIO E STOCCAGGIO NELLA LOGISTICA

Un'ampia fetta delle attività di supporto ai trasporti riguarda la movimentazione, il magazzino e lo stoccaggio delle merci e dei prodotti, come di seguito indicati:

- a) portabagagli, facchini e pesatori dei mercati agro-alimentari, facchini degli scali ferroviari, compresa la presa e consegna dei carri, facchini doganali, facchini generici, facchinaggio svolto nelle aree portuali da cooperative derivanti dalla trasformazione delle compagnie e gruppi portuali;
- b) insacco, pesatura, legatura, accatastamento e disaccatastamento, pressatura, imballaggio, gestione del ciclo logistico (magazzini ovvero ordini in arrivo e partenza), pulizia magazzini e piazzali, depositi colli e bagagli, presa e consegna, recapiti in loco, selezione e cernita con o senza incestamento, insaccamento od imballaggio di prodotti ortofrutticoli, carta da macero, piume e materiali vari, mattazione, scuoiatura, toelettatura e macellazione, abbattimento di piante destinate alla trasformazione in cellulosa

o carta e simili, ed attività preliminari e complementari.

Si tratta di attività che coinvolgono circa il 5% delle aziende e degli addetti del settore dei Trasporti (circa 10 mila aziende su un totale di 200 mila e 70 mila addetti su 1 milione 400 mila), ma che causano il 23% degli infortuni complessivi del settore e il 10% di quelli mortali.

Gli infortuni, che erano aumentati del 10% nel quadriennio 2004-2007 (da quasi 16.000 a 17.600), fortunatamente hanno subito una forte diminuzione nel 2008 e si sono assestati sotto la soglia iniziale, intorno ai 15.300 casi. I lavoratori più a rischio sono quelli addetti al movimento merci, che interessano il 95% degli infortuni complessivi, con forte prevalenza dei trasporti terrestri (oltre 3 mila casi).

Si tratta di attività molto variegate che vanno dal facchinaggio, carico e scarico con l'ausilio di mezzi meccanici (anche semplici carrelli), gestione ribalta, servizi picking, ossia il prelievo frazionato di unità di carico di livello inferiore da unità di carico di livello superiore (prelievo di colli da pallet, di pezzi da scatole), fino ai traslochi e trasporti conto terzi.

Per quanto riguarda poi il movimento relativo ai trasporti marittimi (1.500 infortuni), le attività principali riguardano il carico e lo scarico nei porti e a bordo delle navi, possibili sottobordo, con chiatte o dalla banchina, a bordo con stivaggio o disstivaggio.

La maggior parte degli infortuni si verifica al Nord (dove si concentra gran parte delle cooperative di facchinaggio), con una percentuale di circa il 75% equamente ripartita tra Nord-Ovest e Nord-Est; più del 40% degli infortuni colpisce lavoratori stranieri (Fonte: Inail). ■

