

Correlazione tra nuovi presunti rischi per la salute e sicurezza delle lavoratrici e contratto collettivo specifico di lavoro (di primo livello) del Gruppo Fiat.

a cura di Gianni Alioti

Ufficio Ambiente - Salute e Sicurezza sul Lavoro Fim-Cisl

Leggendo il resoconto della 100^a seduta del 28 marzo 2012 della Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro, dalla relazione della senatrice Anna Maria Carloni, si evince la genesi per cui si è arrivati a questa audizione.

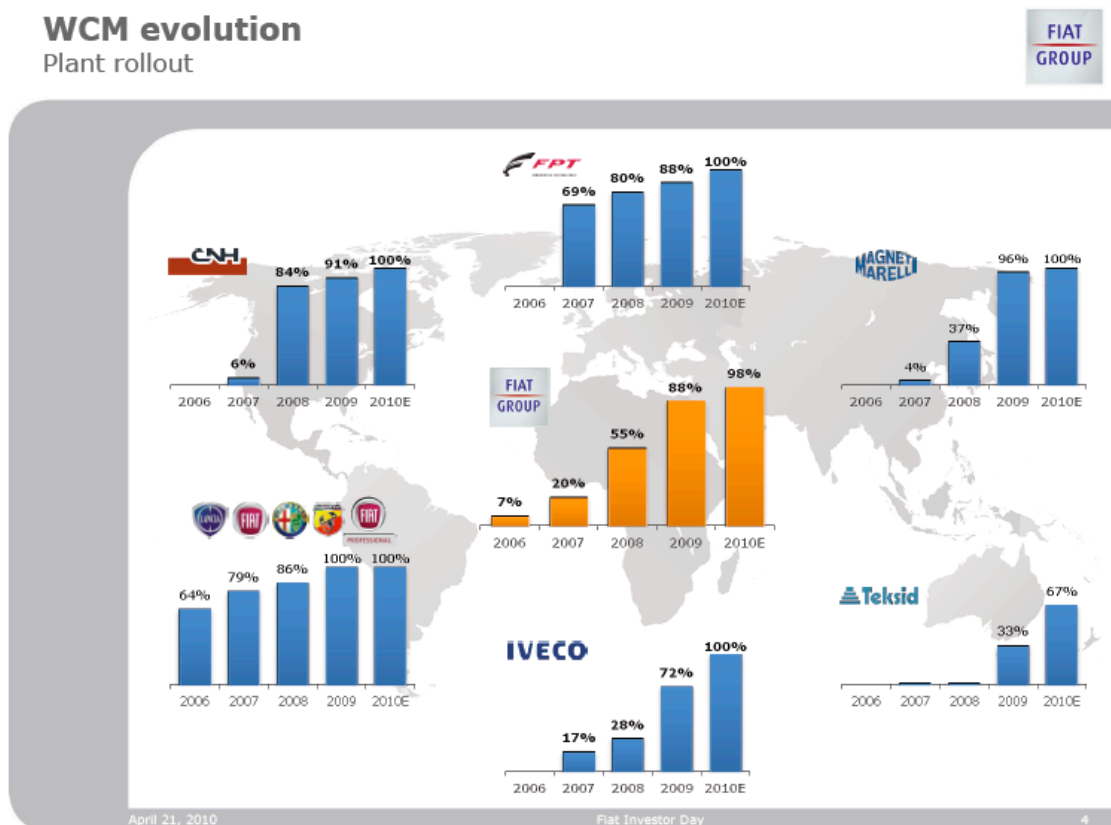
Se lo scopo dei proponenti è quello di approfondire - in un'ottica di genere - le condizioni di lavoro nelle unità produttive del Gruppo Fiat, in particolare, e nell'industria manifatturiera in generale, come Fim-Cisl riteniamo questa inchiesta più che opportuna.

Se, viceversa, il tentativo è dimostrare che il nuovo contratto collettivo specifico di lavoro (di primo livello) del Gruppo Fiat è lesivo dell'igiene e salute personale, nonché della dignità, delle donne che lavorano, come Fim-Cisl pensiamo che l'inchiesta nasca da motivi pretestuosi e privi di fondamento¹.

A questo proposito è bene chiarire subito che se non si possono escludere "possibili riflessi negativi sulla salute delle lavoratrici" dei nuovi ritmi e dei cambiamenti dell'organizzazione del lavoro, "con particolare riguardo ad aspetti legati alla maternità, come la gravidanza, l'allattamento o il ciclo mestruale", è facilmente dimostrabile che il sistema WCM (World Class Manufacturing) è stato avviato nel Gruppo Fiat nel 2006-2007 e implementato al 100% tra il 2009-2010 (vedere Grafico 1).

Per quanto riguarda, invece, la metodologia Ergo-UAS² per la valutazione del rischio di sovraccarico bio-meccanico di tutto il corpo, questa è stata adottata in via sperimentale - nell'ambito del WCM - a partire dal luglio 2008 alla Fiat di Mirafiori per la produzione dell'Alfa Mito.

Grafico 1



¹ "In discussione sono gli effetti del nuovo contratto collettivo di lavoro di 1° livello che ha introdotto negli stabilimenti del gruppo FIAT una organizzazione del lavoro (con orari, turni e mansioni) che è stata descritta come particolarmente penalizzante, in quanto avrebbe determinato carichi del lavoro più pesanti e maggiore affaticamento sulle linee di produzione". Intervento senatrice Carloni (PD) da Legislatura 16° - Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare riguardo alle cosiddette "morti bianche" - Resoconto sommario n. 100 del 28/03/2012

² Sistema internazionale che integra il metodo ergonomico di valutazione EAWS (European Assembly Work-Sheet) con la metrica di lavoro denominata UAS (Universal Analyzing System).

L'introduzione, quindi, di "forme e metodi di organizzazione del lavoro volti a razionalizzare tempi e pause in un'ottica di competitività", che secondo i critici avrebbe inevitabili ripercussioni negative sulla salute e sicurezza dei lavoratori e delle lavoratrici non è ascrivibile né agli accordi sulle NewCo di Pomigliano e Mirafiori, tantomeno al CCSL di primo livello per l'insieme del Gruppo Fiat.

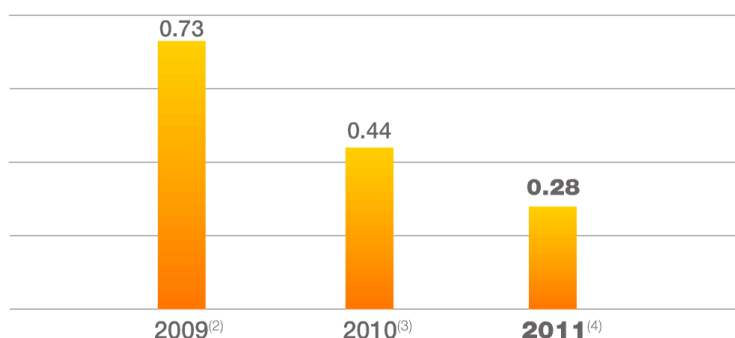
Al contrario gli accordi sul WCM e Ergo-UAS nei singoli stabilimenti e il CCSL recuperano un effettivo coinvolgimento dei lavoratori e delle loro rappresentanze sui temi dell'ergonomia e dell'organizzazione del lavoro e accrescono il ruolo effettivo, il protagonismo, la strumentazione dei RLS in materia di prevenzione e protezione per quanto riguarda la salute e sicurezza sul lavoro.

Nei primi anni di implementazione del WCM - dal 2006 al 2009- l'indice di frequenza degli infortuni nel Gruppo Fiat nel mondo è diminuito del 34%. Il miglioramento (comprensivo dei dati di Chrysler) negli ultimi anni - dal 2009 al 2011 - è stato continuo: l'indice di frequenza (infortuni per 100mila ore lavorate) è sceso dallo 0,73 allo 0,28; mentre l'indice di gravità (giorni di assenza x infortuni per 1.000 ore lavorate) è passato dallo 0,21 allo 0,08. Inoltre, nel 2011 non si sono verificati nel Gruppo infortuni mortali (Grafico 2).

Grafico 2

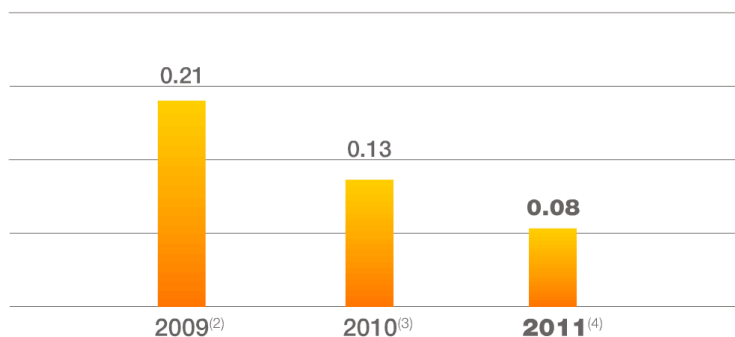
Frequency rate⁽¹⁾

Fiat Group worldwide (accidents per 100,000 hours worked)



Severity rate⁽⁵⁾

Fiat Group worldwide (days of absence due to accidents per 1,000 hours worked)



Fatalities

Fiat Group worldwide

	2011 ⁽⁴⁾	2010 ⁽³⁾	2009 ⁽²⁾
Fatal accidents involving Group employees (no.)	-	2	1

Viceversa, l'indice di frequenza delle malattie professionali nel Gruppo Fiat nel mondo risulta in aumento, soprattutto in America del Nord e in America Latina (Grafico 3). La crescita delle malattie professionali riguarda - nella maggior parte dei casi - patologie non più presenti in Azienda, in quanto legate a modalità di lavoro e situazioni ambientali ormai da tempo superate, ma riconosciute in modo differito rispetto all'avvenuta esposizione. Allo stesso tempo ci sono, in particolare, alcune patologie muscolo-scheletriche che in passato - a differenza di oggi - non erano riconosciute ai fini del risarcimento del danno da parte degli enti assicurativi (come nel caso del tunnel carpale in Italia). Detto questo è indubbio che - questo indicatore - deve essere un motivo per i sindacati e i rappresentanti dei lavoratori di accrescere l'attenzione verso i rischi per la salute e l'impegno sui temi dell'ergonomia, dell'organizzazione del lavoro e dei rischi psico-sociali.

Grafico 3

Occupational Illness Frequency rate by region

Fiat Group worldwide (cases of occupational illness per 100,000 hours worked)

	2011 ⁽¹⁾	2010 ⁽²⁾	2009 ⁽³⁾
Europe	0.05	0.05	0.04
North America	0.36	0.31	-
Latin America	0.19	0.11	0.10
Asia	-	0.01	-
Rest of world	-	1.94	-
Total	0.18	0.14	0.06

Come Fim-Cisl condividiamo, infatti, la sincera preoccupazione che si possano sottostimare i rischi alla salute, ma non solo alla Fiat. In tutta l'industria manifatturiera c'è una colpevole sottovalutazione (da parte di tutti) dell'esposizione a rischi cancerogeni e ai rischi di natura organizzativa.

Non condividiamo, invece, la certezza con la quale si sostiene (in assenza di studi e evidenze sul campo), che il CCSL di primo livello nel Gruppo Fiat farà aumentare i carichi di lavoro e peggiorerà la salute dei lavoratori e, nel caso specifico, delle lavoratrici.

Condividiamo alcune critiche rivolte agli accordi di Pomigliano e Mirafiori sulla riduzione delle pause da 40 a 30 minuti in anticipo sui miglioramenti ergonomici e tecnico-organizzativi previsti con le nuove linee di produzione. Per queste ragioni negli accordi successivi su Ergo-UAS di Melfi o della Sevel (quest'ultimo firmato anche dalla Fiom-Cgil territoriale e regionale) la ridefinizione delle pause è stata subordinata a un periodo di sperimentazione del nuovo sistema e di verifiche tra le parti.

Non condividiamo, invece, la tesi che applicando il metodo Ergo-UAS si taglino minuti preziosi di riposo sul tempo di lavoro, azzerando o riducendo il "fattore di maggiorazione" dei tempi ciclo di lavoro nelle diverse postazioni (Grafico 4, 5, 6, 7 e 8).

Grafico 4



Fattore di Maggiozazione



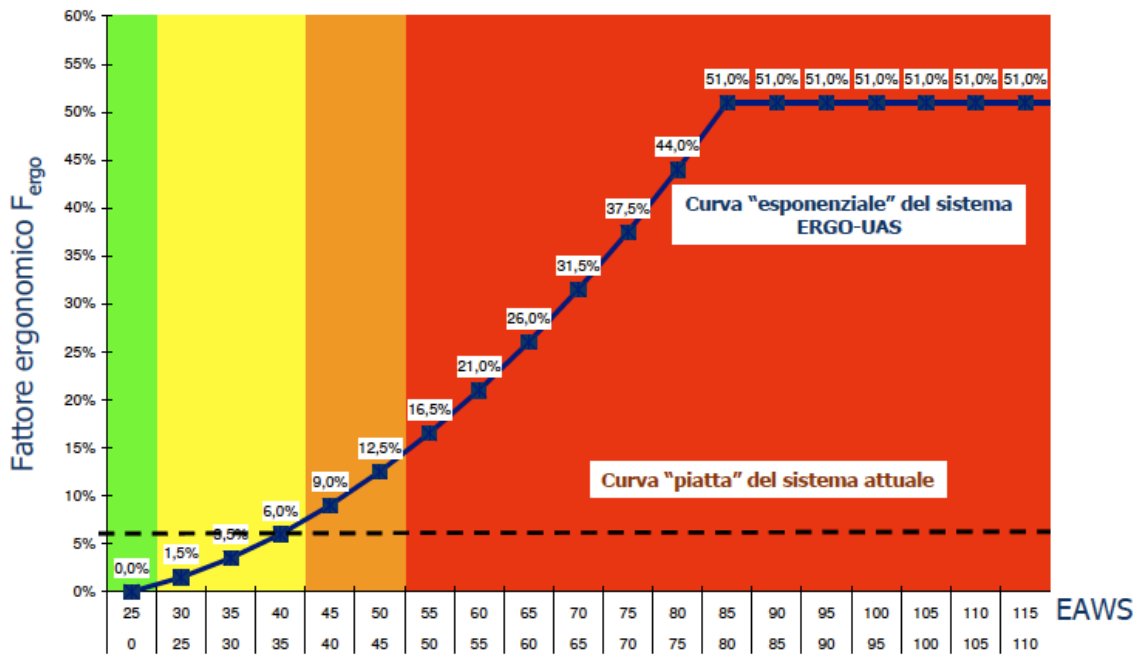
$$F_{magg} = F_{ergo} + F_{t-o}$$

- **Fattore Ergonomico** (F_{ergo}):
 - Determinato per ogni stazione di lavoro in funzione:
 - della **sequenza** di operazioni assegnate (bilanciamento)
 - del carico ergonomico **statico** complessivo (posture incongrue di tutte le parti del corpo mantenute più a lungo di 4 sec.)
 - del carico ergonomico **dinamico** (frequenze dei movimenti degli arti superiori)
- **Fattore Tecnico-Organizzativo** (F_{t-o})
 - Si definisce con Fattore Tecnico-Organizzativo la maggiorazione a copertura di:
 - variazioni non assorbite dall'elasticità del sistema MTM e indipendenti dal carico biomeccanico
 - eventi non pianificabili ma strutturali (es.: ricevere istruzioni straordinarie da supervisor; micro perdite non riportate)

Grafico 5



Modello ERGO-UAS per la determinazione del fattore ergonomico F_{ergo}



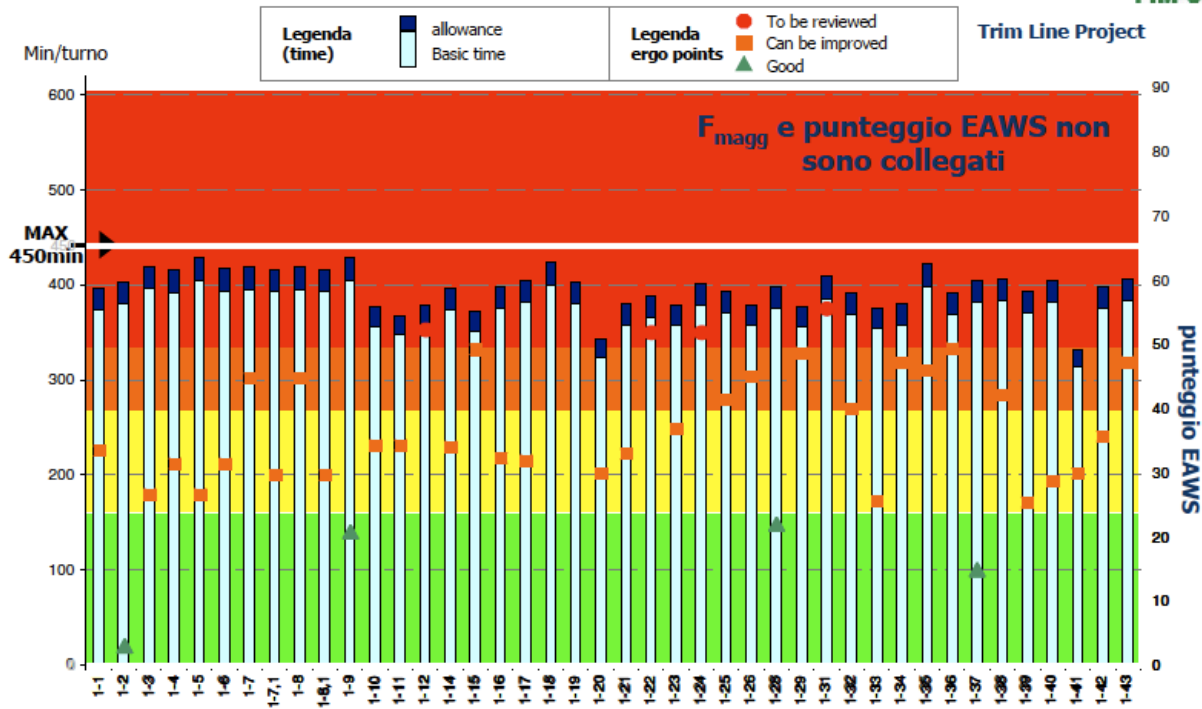
A cura di Alberto Cipriani

Marzo 2011

Grafico 6



Bilanciamento iniziale e calcolo Fattore Ergonomico con sistema tradizionale (per singolo movimento)



A cura di Alberto Cipriani

Marzo 2011

Grafico 7



Bilanciamento iniziale e calcolo Fattore Ergonomico con sistema ERGO-MTM

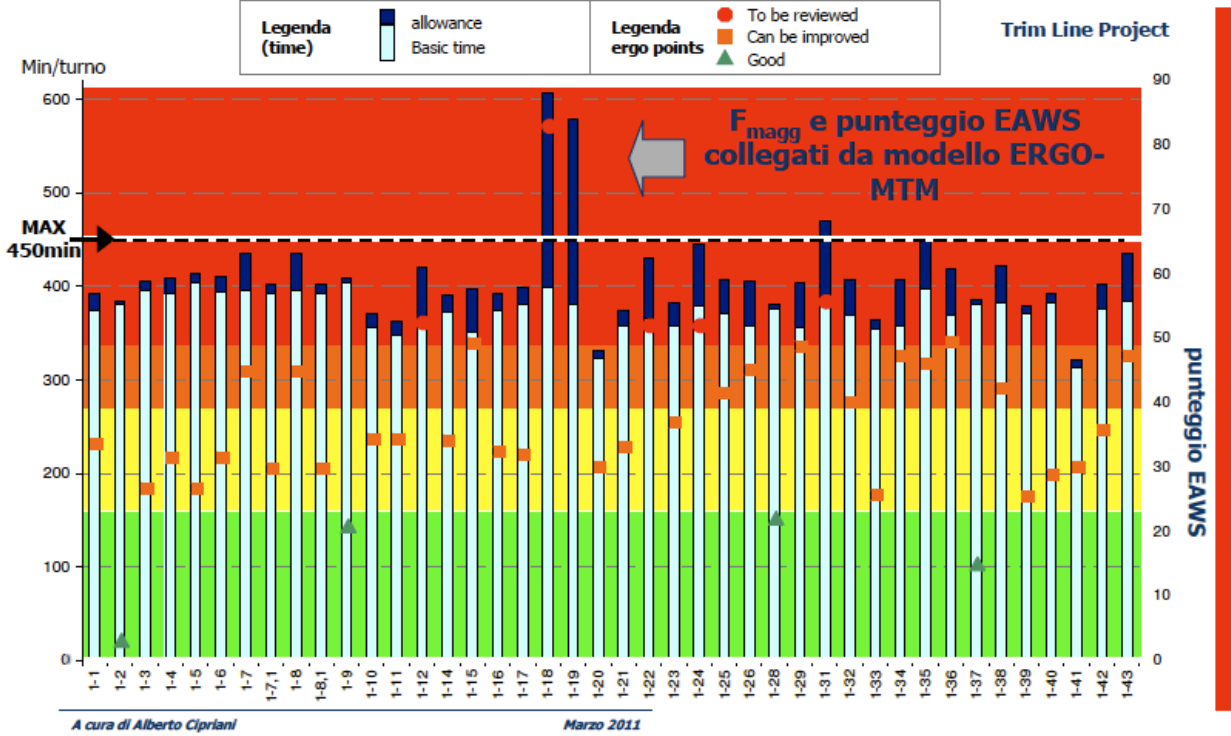
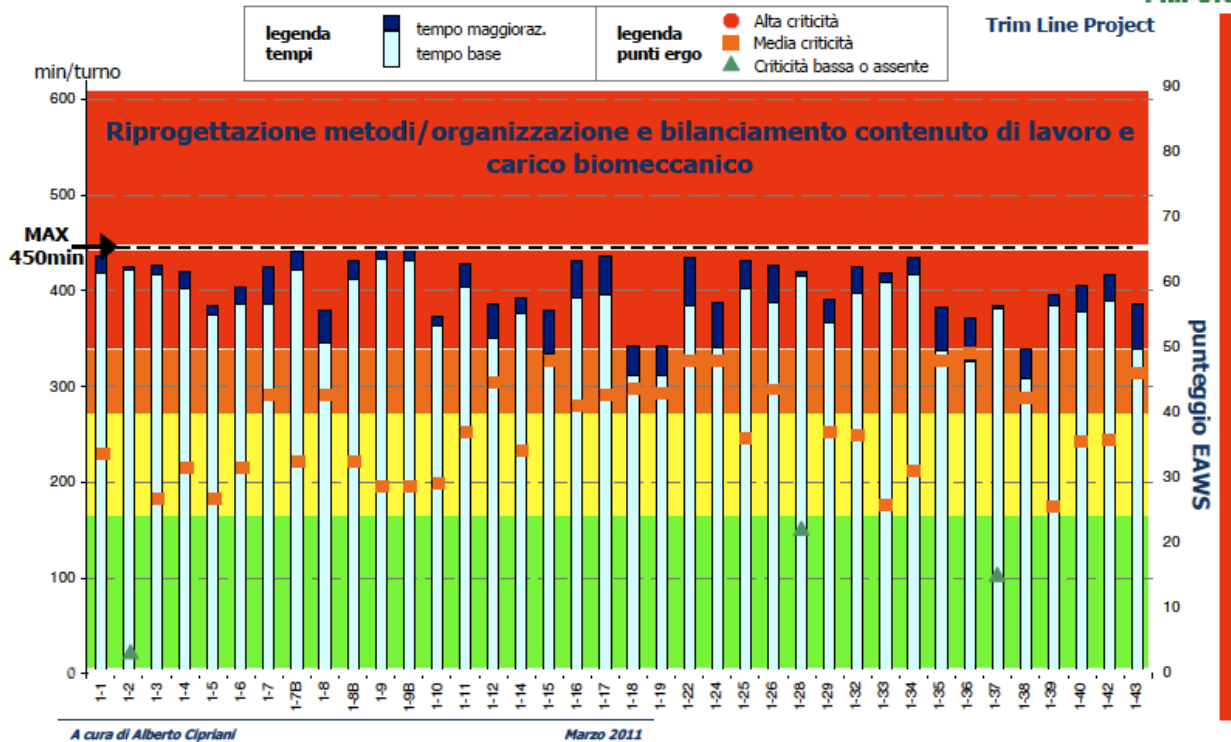


Grafico 8



Bilanciamento finale e calcolo Fattore Ergonomico con sistema ERGO-MTM



Questi grafici dimostrano che, applicando alle diverse postazioni di lavoro il fattore di maggiorazione ergonomico e il fattore tecnico-organizzativo calcolato in base al sistema Ergo-UAS, rispetto al metodo tradizionale adottato in precedenza alla Fiat, ci sono diverse postazioni che superano o si avvicinano alla soglia dei 450 minuti max, per cui queste postazioni dovranno essere riprogettate.

E per tutte le postazioni di lavoro in "codice rosso", in base agli accordi e al CCSL di primo livello "si individueranno e si attueranno le misure correttive di prevenzione di carattere tecnico-organizzativo legate all'anomalia ergonomica rilevata dal metodo stesso:

- la rivisitazione degli elementi costitutivi la singola postazione;
- la rotazione dei lavoratori sulle postazioni;
- la possibilità di scorporare, e quindi di ridistribuire tra più postazioni, le operazioni occorrenti all'esecuzione dell'attività;
- il riesame complessivo delle postazioni di lavoro dell'indice di rischio ergonomico."

Ciò smentisce la tesi di autorevoli esponenti della medicina del lavoro che alla Fiat "ci si orienterebbe verso una "monetizzazione del rischio", attraverso un salario accessorio in caso di postazioni di lavoro in "codice rosso", invece di procedere con la riduzione del rischio".

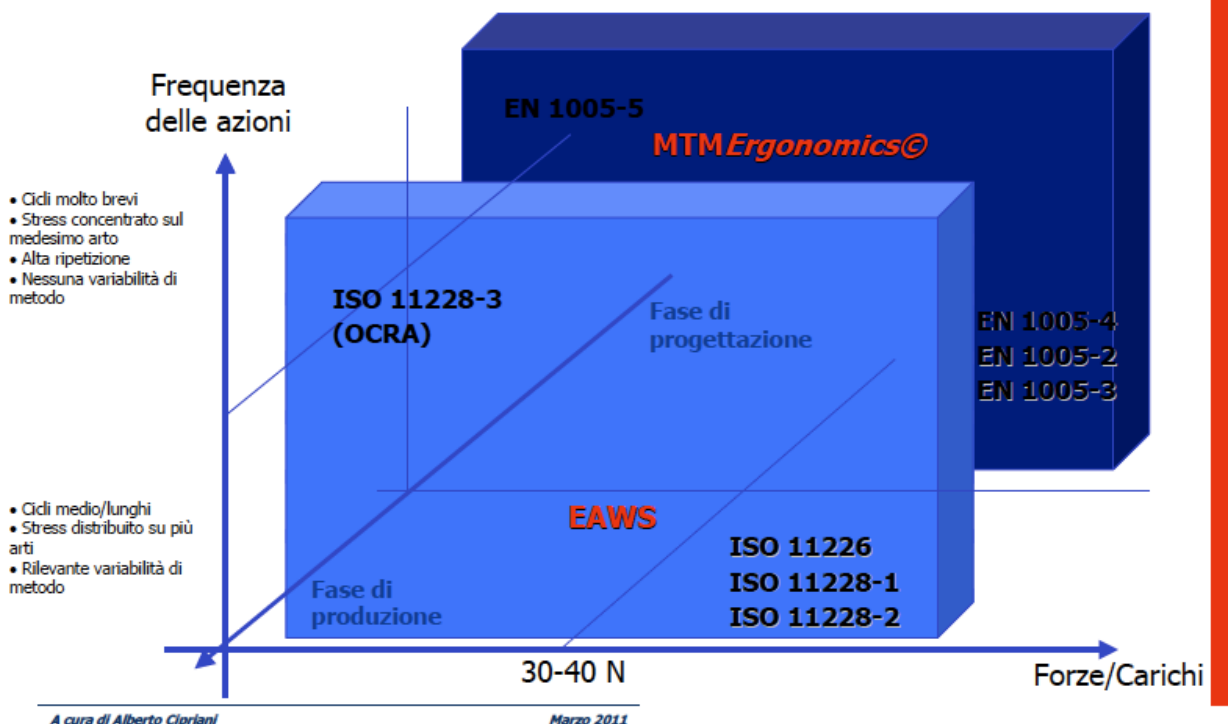
La stessa senatrice Anna Maria Carloni (PD) ha sottolineato nel suo intervento alla Commissione parlamentare di inchiesta sugli infortuni, che esistono vari studi che citano il nuovo sistema organizzativo della FIAT come caso paradigmatico di rischio. In questi studi si metterebbe "in discussione la validità del sistema stesso, specie rispetto all'adozione del sistema di <controllo> Ergo-UAS e all'introduzione di forme e metodi di organizzazione del lavoro volti a razionalizzare tempi e pause in un'ottica di competitività, per le inevitabili ripercussioni su salute e sicurezza, e anche in relazione alle metodiche adottate per la valutazione dei rischi (il sistema EAWS rispetto a quello OCRA più diffuso). In generale, si sollevano dubbi sulla non perfetta conformità del nuovo sistema rispetto alla normativa italiana di prevenzione".

Per prima cosa facciamo chiarezza sulle metodiche adottate e sulla "contrapposizione italiana" tra EAWS e OCRA (Grafico 9).

Grafico 9



EAWS – Campi di applicazione e norme di riferimento



Dal grafico si può dedurre che le diverse norme di riferimento hanno diversi campi di applicazione sia in funzione della frequenza delle azioni (cicli di lavoro molto brevi o cicli di lavoro medio-lunghi, livello di ripetizione della mansione), sia in funzione dei carichi movimentati e della forza applicata (stress concentrato sul medesimo arto o distribuito su tutto il corpo). Non esiste, quindi, una metodica migliore in assoluto, ma ciascuna metodica trova una più diffusa ed efficace applicazione in base alla tipologia di produzione e ai rischi correlati. Ad esempio, il metodo OCRA misura essenzialmente il sovraccarico bio-meccanico agli arti superiori, mentre EAWS misura il sovraccarico bio-meccanico a

tutto il corpo. Nel settore auto, a differenza del settore degli elettrodomestici o dei ciclomotori, tra i disturbi muscolo-scheletrici la patologia prevalente è quella dorso-lombare dovuta alla postura e alla movimentazione manuale dei carichi, che OCRA non misura.

Grafico 10

SISTEMA ERGO-UAS – parte I

NORME TECNICHE	EAWS	APPROFONDIMENTO
EN 1005-4 ISO 11226	POSTURE	OWAS
EN 1005-3	FORZE	RULA
EN 1005-2 ISO 11228-1/2	MMC	LIFTING INDEX NIOSH TAVOLE DI SNOOK & CIRIELLO
EN 1005-5 ISO 11228-3	ARTI SUPERIORI	OCRA

Tab. 1 schema confronto norme tecniche e metodi ergonomici

Riguardo ai dubbi sollevati da molti, e dalla stessa senatrice Carloni, “sulla non perfetta conformità del nuovo sistema rispetto alla normativa italiana di prevenzione”, prima di lanciarsi in giudizi bisognerebbe, semplicemente, leggersi quanto previsto negli accordi di Pomigliano e Mirafiori prima e nel CCSL di primo livello per il Gruppo Fiat dopo:

“Nel documento di valutazione del rischio i dati progettuali (EAWS) saranno integrati con le schede di valutazione ergonomica relative alla movimentazione manuale dei carichi per le azioni del sollevare, deporre, spingere, tirare, trasportare e dei movimenti ripetuti ad alta frequenza per bassi carichi (Lifting Index NIOSH e Tavole di SNOOK & CIRIELLO, OCRA), come indicato nell’art. 168, comma 2, D.Lgs. 81/08”.

E, in ogni caso, i lavoratori in Fiat hanno il diritto, di verificare, attraverso gli RLS e nell’ambito della Commissione Prevenzione Sicurezza, le condizioni delle postazioni di lavoro che appaiono contestabili dal punto di vista degli indici di rischio riferiti rispettivamente al corpo intero e agli arti superiori.

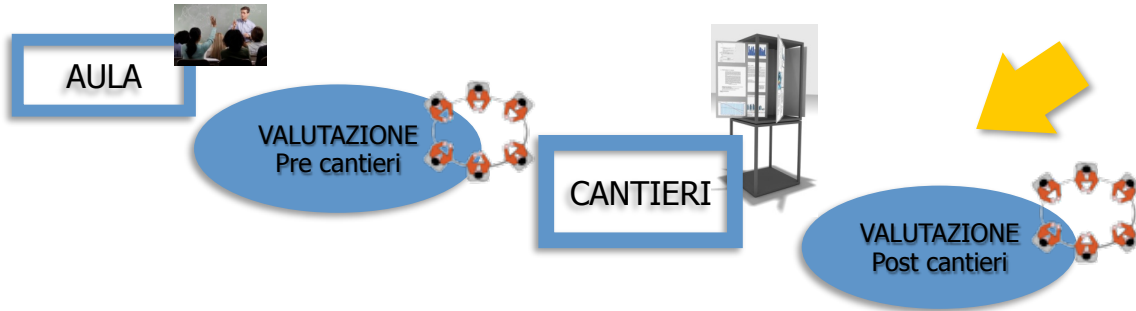
Purtroppo, abbiamo preso atto da tempo, che l’esercizio della lettura è una virtù sempre più rara. Per questa ragione vorremmo rassicurare coloro che hanno espresso certi giudizi dovuti a semplice “ignoranza”, che il sistema di regole e relazioni sindacali previsto dal CCSL di primo livello, in tema di ambiente di lavoro e prevenzione, non solo è conforme alla normativa italiana ed europea, ma ha alcuni tratti innovativi inerenti la partecipazione dei lavoratori e delle loro rappresentanze:

- in ciascuna unità produttiva opererà una Commissione Prevenzione e Sicurezza sul Lavoro, con un numero di RLS maggiore, in rapporto agli addetti, al minimo stabilito per legge;
- in ciascuna unità produttiva opererà una Commissione Organizzazione e Sistemi di Produzione, che sarà anche la sede in cui si esamineranno le controversie eventualmente insorte, e non risolte, tra il lavoratore e l’azienda riguardanti le applicazioni dei tempi base e/o del tempo standard totale della postazione di lavoro;
- per assicurare agli RLS le condizioni atte a svolgere le loro funzioni, in ogni unità produttiva, verrà concesso uno spazio riservato, ben visibile e accessibile, denominato “Sala della Sicurezza”. Ciascuna sala sarà dotata di personal computer e collegamento internet e custodirà - in formato cartaceo ed elettronico - il Documento di Valutazione dei Rischi e il Duvri nonché altra documentazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro;
- per co-decidere in materia di formazione su salute e sicurezza, in linea con il programma “Health & Safety First” è stato costituito tra management Fiat e Fim-Cisl, Uilm-Uil e Fismic - a livello nazionale - l’Organismo Paritetico Health & Safety (OPHS).

Va, infine, ricordato su quest’ultimo punto che l’esperienza iniziata nel 2009 con il progetto pilota “Health & Safety First” (Grafico 11 e 12), che ha portato alla nascita dell’OPHS, aveva visto una partecipazione sindacale unitaria compresa la Fiom-Cgil. Il progetto pilota si era concluso con un giudizio positivo di tutti gli RLS e i sindacati coinvolti. La Fiom-Cgil, a seguito dell’accordo per Mirafiori, ha deciso nel febbraio del 2011 di uscire dal Gruppo di Pilotaggio, per cui i successivi accordi - pur condivisi unitariamente - su “compiti, funzioni e strumenti” dei RLS e sulla costituzione di un organismo paritetico nazionale per la gestione della formazione sono stati firmati solo da Fim-Cisl, Uilm-Uil e Fismic.

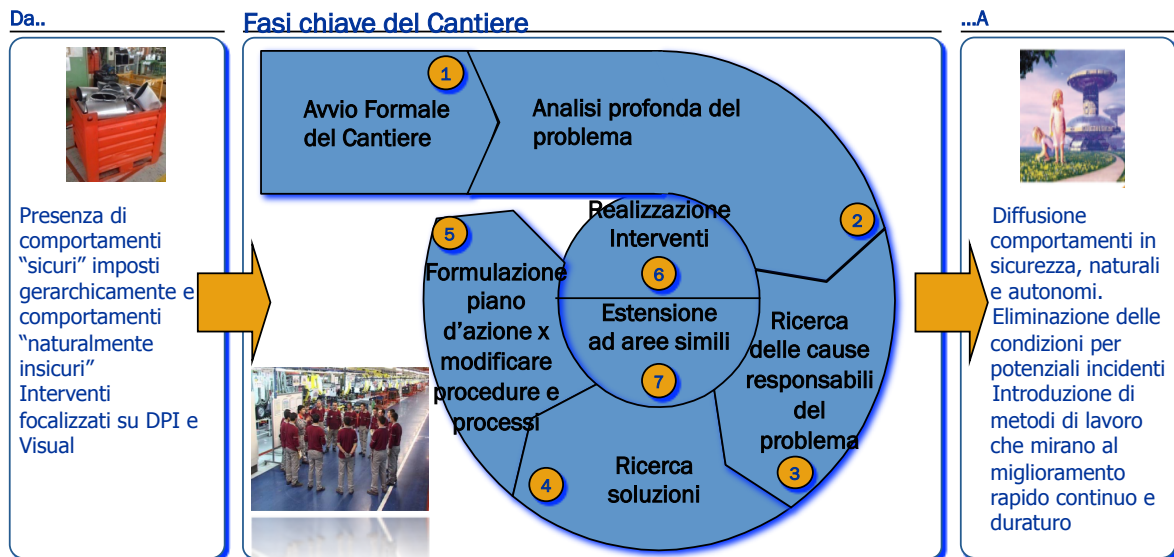
“HEALTH & SAFETY FIRST” FIAT La salute e sicurezza al primo posto

La formazione



“HEALTH & SAFETY FIRST” FIAT La salute e sicurezza al primo posto

Il processo



Supporto metodologico Docente