



Il piano industriale Fiat 2010-14 Gli effetti della flessibilità sulla salute e le condizioni di lavoro

1. Gli obiettivi e le richieste della Fiat

Nella presentazione del piano “quinquennale” della Fiat Marchionne ha posto (“imposto”) al sindacato, per effettuare gli investimenti in Italia, una serie di condizioni da sottoscrivere preventivamente con accordi; con queste condizioni Fiat si propone i seguenti obiettivi:

1. L’aumento della saturazione – utilizzazione degli impianti produttivi;
2. L’aumento della flessibilità del lavoro per rispondere alle variazioni della domanda sui mercati a livello mondiale;
3. La riduzione dei costi, l’aumento della produttività del lavoro.

Fiat si propone di raggiungere questi obiettivi attraverso una serie di “strumenti” e modifiche dell’organizzazione del lavoro tra i quali i principali sono:

Obiettivo 1: saturazione degli impianti produttivi

- Si prevede l’utilizzo degli impianti per 18 turni settimanali (3 turni giornalieri per 6 giorni)

Obiettivo 2: aumento della flessibilità

- Si prevede sia un aumento della flessibilità del tempo di lavoro che una flessibilità – mobilità “spaziale” del lavoratore:
- Flessibilità del tempo di lavoro: flessibilità sia sulla durata della prestazione lavorativa (aumento di 40 ore degli straordinari) che sulla sua collocazione temporale (aumento degli orari nelle fasi “alte” della domanda, “fermate” e riduzione d’orari nelle fasi “basse”);
- Flessibilità – mobilità “spaziale” del lavoratore: spostamenti di un lavoratore da un reparto all’altro (ad esempio dal magazzino ai reparti di montaggio); da un’azienda all’altra del gruppo Fiat.

Obiettivo 3: riduzione dei costi e aumento della produttività del lavoro

Il raggiungimento di questo obiettivo è l’aspetto fondamentale del modello di organizzazione previsto dal WCM (World Class Manufacturing) e dal Sistema ErgoUas adottati da Fiat.

Nell’applicazione del WCM Fiat utilizza una metodologia per ottenere “un’aggressione sistemica di ogni tipo di perdita e spreco” che prevede la “razionalizzazione” delle operazioni previste in una mansione lavorativa e l’eliminazione delle cosiddette “azioni a non valore aggiunto” (ad esempio: *camminare, aspettare, ruotare, tentativi di avvistamento..., passaggio di mano, cercare, contare* ecc); con il sistema ErgoUas, invece, Fiat si propone di aumentare il livello di saturazione dei tempi delle singole fasi lavorative attraverso il miglioramento degli aspetti ergonomici delle postazioni.

In aggiunta a quanto già previsto da queste 2 metodologie Fiat chiede, come condizione per gli investimenti nella sua sede di Pomigliano, la riduzione della durata delle pause (da 40 a 30 minuti) e la collocazione a fine turno della pausa mensa.

2. Gli effetti sulla salute e le condizioni di lavoro

Le modifiche previste da Fiat per raggiungere i suoi obiettivi possono avere degli effetti negativi sulla qualità della vita lavorativa e sociale dei lavoratori oltre che sulla loro salute.

2.1 Effetti sulle condizioni e la qualità della vita di lavoro (lo stress correlato al lavoro)

Le caratteristiche dei turni e la flessibilità del tempo di lavoro rientrano nella categoria dei cosiddetti “fattori stressogeni” (che generano stress) previsti dalla tabella contenuta nelle Linee guida, elaborate dal Coordinamento tecnico interregionale, per effettuare la valutazione del rischio da “stress lavoro correlato” (ai sensi dell’art.28 del Dlgs81/08).

La richiesta dei 18 turni settimanali e dell'aumento della flessibilità del tempo di lavoro, quindi, non sono solo oggetto di contrattazione sindacale, ma devono essere considerati prima di tutto dal punto di vista del loro impatto sull'innalzamento del livello di rischio da "stress lavoro correlato"; valutazione che Fiat, come le altre aziende, deve effettuare a partire dal primo agosto 2010.

2.2 Effetti sulla salute dei lavoratori

Fiat giustifica le sue richieste di modifiche dell'organizzazione del lavoro, in particolare quelle sulla riduzione e lo spostamento delle pause, facendo perno sui miglioramenti ergonomici (riduzione di piegamenti del busto, dei sollevamenti delle braccia ecc.) ottenuti attraverso la progettazione delle postazioni di lavoro con la metodologia ErgoUas.

ErgoUas è un sistema che definisce il "tempo di riposo" all'interno di un singolo ciclo di lavoro, e di conseguenza il livello di "saturazione" dell'attività del lavoratore, attraverso l'integrazione di una specifica metodologia di " metrica " del lavoro (UAS) con una checklist per l'analisi dei fattori di rischio ergonomici (EAWS).

Prima di valutare la fondatezza delle affermazioni Fiat relative alla riduzione del rischio ergonomico, è necessario, per facilitare la comprensione del ragionamento, descrivere sinteticamente i criteri adottati dalle metodologie per il calcolo dell'indice di rischio di patologie muscolo-scheletriche.

La probabilità e la gravità di patologie muscolo-scheletriche ai segmenti articolari delle braccia, in un'attività lavorativa con compiti ripetitivi, dipendono dalla presenza dei seguenti fattori di rischio:

- A. La frequenza di azioni al minuto (la velocità dei ritmi di lavoro);
- B. L'assunzione di posture a rischio (con le mani, il polso, il gomito, la spalla);
- C. L'applicazione di forza con le mani;
- D. La carenza di tempi di recupero (il numero di ore senza pausa);
- E. La durata dei compiti ripetitivi in un turno di lavoro.

L'indice di rischio finale per il lavoratore si ottiene attraverso l'integrazione dei valori numerici dei singoli fattori di rischio.

Vediamo adesso quali possono essere gli effetti sui rischi muscolo-scheletrici agli arti superiori delle modifiche proposte da Fiat.

Se Fiat progetta le postazioni di lavoro in modo ergonomico può ridurre il valore di 2 fattori di rischio "postura e forza" (B-C); ma se si attuano le modifiche che Fiat richiede (riduzione pause ecc) può aumentare il valore degli altri fattori di rischio e, di conseguenza, il valore dell'indice di rischio finale.

La riduzione delle pause e la collocazione della mensa a fine turno, ad esempio, incrementano il valore del fattore di rischio "carenza di tempi di recupero" (D); la richiesta di più ore di straordinari e l'allungamento dell'orario settimanale (connesso con la richiesta dei 18 turni) agiscono sul fattore di rischio "durata" (E); la richiesta di aumento della produttività (in particolare nelle fasi in cui il mercato "tira"), se connessa con la velocità dei ritmi di lavoro, aumenta il valore del fattore di rischio "frequenza di azioni al minuto" (A).

In sintesi, quindi, non si può affermare a priori, come fa Fiat, che l'indice di rischio di patologie per i lavoratori si riduce solo perché si agisce sulla progettazione ergonomica della struttura delle postazioni di lavoro e richiedere, sulla base di questo presupposto, delle modifiche all'organizzazione del lavoro che aumentano il valore degli altri fattori di rischio; l'indice di rischio finale di una postazione di lavoro può risultare basso solo se tutti i fattori di rischio (A-B-C-D-E) hanno un valore basso.

Queste criticità, associate a carenze di tipo metodologico che vedremo in seguito, aumentano notevolmente la probabilità che le valutazioni dei rischi effettuate dalla Fiat non siano una foto fedele delle modalità concrete di lavoro; da una valutazione dei rischi non corretta scaturiscono delle misure di prevenzione non adeguate e, di conseguenza, aumenta il rischio per i lavoratori di patologie muscolo scheletriche agli arti superiori (tunnel carpale, epicondiliti, borsiti ecc).

Infine, al di là della fondatezza delle affermazioni Fiat rispetto alla riduzione del rischio ergonomico, è importante precisare 2 aspetti:

1. Le pause contrattate a livello sindacale sono finalizzate alla riduzione dello stress psico-fisico dovuto alla "fatica" del lavorare e sono indipendenti, quindi, dalle pause che il datore di lavoro deve adottare come misure di prevenzione delle patologie a livello muscolo-scheletrico.

2. La Fiat con l'utilizzo del sistema ErgoUas si propone di eliminare, dopo circa 40 anni, la soglia minima di fattore di riposo (circa il 5% del tempo di un ciclo di lavoro) prevista negli accordi sindacali del 1971; soglia definita per compensare, al di là dei valori dell'indice di rischio di patologie muscolo-scheletriche, lo stress da lavoro ripetitivo.

3 Aspetti di carattere metodologico

Al di là dei singoli punti critici affrontati, le valutazioni dei rischi muscolo-scheletrici effettuate da Fiat hanno delle carenze a livello metodologico.

A. Le caratteristiche di una corretta valutazione del rischio

Una valutazione del rischio muscolo-scheletrico, ai sensi dell'allegato N° 33 del Dlgs 81/2008, deve essere effettuata secondo la norma ISO 11228-3 che prevede un'analisi in 2 fasi:

1. Analisi con un metodo di primo livello per una prima stima del rischio: con la checklist ISO (o, in alternativa, con altre checklist tra cui quella OCRA);
2. Analisi con un metodo approfondito di secondo livello (Ocra index) per tutte le fasi di lavoro che, con l'analisi di primo livello, risultano a rischio medio o elevato (giallo o rosso).

L'applicazione di questo percorso a 2 fasi, previsto dalla norma ISO 11228-3, permette una valutazione corretta dei rischi presenti in una fase di lavoro; il passo successivo è il calcolo del livello di esposizione al rischio dei singoli lavoratori.

La probabilità per un lavoratore di subire dei danni alla salute deriva, infatti, dal livello di rischio presente in ognuna delle fasi che effettua in un turno di lavoro; una valutazione corretta del suo livello d'esposizione richiede, quindi, la ricostruzione di un suo turno di lavoro medio che tenga conto della variabilità produttiva presente in azienda.

B. Le caratteristiche delle valutazioni del rischio Fiat

Le valutazioni effettuate da Fiat sono carenti dal punto di vista metodologico per i seguenti motivi:

- si limitano all'utilizzo solo di una metodologia di I livello (la checklist di ErgoUas) che, inoltre, non è inserita nell'elenco delle checklist previste dalla norma ISO 11228-3;
- la valutazione si ferma all'analisi dei rischi delle fasi di lavoro, ma non analizza i rischi d'esposizione dei singoli lavoratori; analisi che richiede un percorso lungo di confronto con il lavoratore per ricostruire un'ipotesi di turno di lavoro medio.

Conclusioni

L'analisi delle carenze a livello metodologico delle valutazioni dei rischi, associata alle criticità che abbiamo descritto, ci permette di affermare che le richieste avanzate da Fiat ai sindacati, come preconditione per effettuare gli investimenti a Pomigliano, non rappresentano un modello "moderno" di relazioni industriali (come enfatizzato dalla stampa), ma solo dei tentativi d'imporre, sotto la minaccia di delocalizzare le attività produttive in paesi con un costo del lavoro più basso (il ricatto del cosiddetto "piano B"), delle misure che peggiorano le condizioni di lavoro e "monetizzano" i danni alla salute dei lavoratori.

Se Fiat ha deciso d'intraprendere un percorso per diventare "un'azienda manifatturiera di classe mondiale" (come intende fare con il WCM) deve, prima di tutto, rispettare gli obblighi previsti dalla legislazione italiana in materia di salute e sicurezza del lavoro, e accettare la sfida di competere sul mercato non sulla base della riduzione del costo del lavoro ma sulla crescita della qualità e dell'efficienza produttiva.

p. la Fiom nazionale
Francesco Tuccino

Roma, 27 aprile 2010