



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare
riguardo alle cosiddette «morti bianche»

AUDIZIONI SVOLTE PRESSO LA PREFETTURA DI LUCCA

Venerdì 4 maggio 2007

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione di rappresentanti istituzionali**

PRESIDENTE	<i>Pag. 3, 9, 12 e passim</i>	<i>ARONICA</i>	<i>Pag. 3</i>
ZUCCHERINI (RC-SE)	19	MARCUCCI	4
		BACCELLI	7
		ZAMPI	8, 9
		SARTI	10, 18
		SASSOLI	12
		ANGOZZI	12
		DE ANGELIS	13
		MANZO	16
		FERRARA	16
		COSCIA	17
		CANU	19

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali

PRESIDENTE	<i>Pag. 20</i>	<i>BOLOGNINI</i>	<i>Pag. 20</i>
		ROSI	21
		MALACARNE	22
		ANTONIOLI	22
		PARDINI	26
		MARTINELLI	28
		DINELLI	28
		DELL'UOMO	30
		CINQUINI	31

Audizione di rappresentanti delle associazioni di categoria

PRESIDENTE	<i>Pag. 32, 40, 43</i>	<i>PIANEZZI</i>	<i>Pag. 32</i>
ROILO (Ulivo)	38	PARDINI	35, 38
ZUCCHERINI (RC-SE)	40	TESI	36, 41
POLI (UDC)	42	ORAZI	39

Audizione di rappresentanti del Comitato «M. Valenti»

PRESIDENTE	<i>Pag. 43, 46</i>	<i>PUCCETTI</i>	<i>Pag. 43</i>
		GEMIGNANI	45

Intervengono il prefetto, dottor Carmelo Aronica, il sindaco del Comune di Viareggio, dottor Marco Marcucci, il presidente della Provincia di Lucca, dottor Stefano Baccelli, il direttore dell'ISPESL-dipartimento di Lucca, dottor Torello Zampi, il direttore dell'ufficio provinciale del lavoro, dottor Roberto Sarti, il direttore generale dell'ASL n. 12 Versilia, dottor Giancarlo Sassoli, il responsabile della prevenzione nei luoghi di lavoro della ASL di Viareggio, dottor Giuliano Angozzi, il direttore dell'INAIL, dottor Vincenzo De Angelis, il questore, dottor Maurizio Manzo, il direttore dell'INPS, dottoressa Vittoria Ferrara, il comandante della Capitaneria di porto di Viareggio, capitano di fregata, Giovanni Canu.

I lavori hanno inizio alle ore 9,35.

Audizione di rappresentanti istituzionali

PRESIDENTE. Saluto e ringrazio le Autorità qui presenti. Come sapete, la nostra Commissione è a Lucca per effettuare alcune audizioni sul tema di propria competenza, che è quello degli infortuni sul lavoro, con particolare riferimento alle «morti bianche». I componenti della Commissione presenti sono il vice presidente senatore Zuccherini, il senatore Roilo e il senatore Poli.

La nostra presenza *in loco* ha la funzione sia di acquisire elementi, avendo modo di conoscere direttamente le situazioni di lavoro e constatarne le problematiche, così da avere un quadro più definito che ci permetta di elaborare proposte, sia di porre in essere una maggiore vicinanza e una maggiore presenza dello Stato sul territorio.

Do senz'altro la parola al Perfetto.

ARONICA. Signor Presidente, porgo il mio benvenuto a lei ed ai senatori che la accompagnano. Per l'idea che me ne sono fatto, quella lucchese è una realtà articolata, che potrebbe essere divisa in tre macroaree (per dare un quadro generale, poi ci caleremo nel particolare): la valle del Serchio e la Garfagnana; la Versilia; la piana di Lucca, compresa Lucca.

Si tratta di tre realtà caratterizzate da storie e motori di sviluppo differenti e da situazioni economiche che si presentano molto diversificate e questo è un dato peculiare della provincia lucchese rispetto alle altre province della Toscana. Come si è detto poc'anzi, in questa provincia abbiamo assistito ad una ripresa dell'attività produttiva in tutti i comparti, quindi anche in quello manifatturiero, in particolare cantieristico, che presenta un andamento positivo della produzione soprattutto nel primo semestre del

2006, quando ha registrato un incremento del 4,2 per cento, anche se poi, nel secondo semestre, vi è stato un abbassamento della crescita (+3,7).

Per quanto riguarda il problema della incidentistica – mi permetto di sostituirmi ad altri organismi, che hanno sicuramente una conoscenza tecnica molto più approfondita – posso dare una indicazione di carattere generale. Dal 2000 al 2006 gli incidenti si sono mantenuti ad un livello costante, pur esistendo all'interno di questa costanza una diversificazione, ad esempio, che riguarda le donne: la percentuale di incidenti che le coinvolge è passata dal 19,8 per cento nel 2000 a circa il 25 per cento nel 2006. Si tratta, per la maggior parte, di infortuni *in itinere* dovuti proprio alla peculiarità delle attività svolte dalle donne.

Nel 2006 gli incidenti nella cantieristica – l'argomento che ci interessa – sono stati pari al 6 per cento (altri settori, quali quelli dei servizi e dell'edilizia, sono maggiormente interessati da fenomeni infortunistici). Secondo i dati che mi sono stati forniti dagli organi ispettivi, nel 2006 si sono verificati quattro incidenti mortali e sette incidenti gravi, che non hanno riguardato la cantieristica e, nel 2007, c'è stato l'incidente che è d'interesse della vostra Commissione.

La maggior parte degli infortuni si sviluppano nelle piccole e medie aziende, che costituiscono la spina dorsale dell'economia della zona. Abbiamo riscontrato alcune forme di lavoro sommerso, che per la maggior parte riguarda immigrati extracomunitari, come credo avvenga a livello nazionale. Sotto questo profilo vorrei sottolineare come in sede di Conferenza permanente abbiamo individuato tra gli obiettivi programmatici per il 2007 quello degli infortuni sul lavoro, estendendolo anche al lavoro sommerso e al caporalato, di cui abbiamo potuto percepire l'esistenza in forme rudimentali, non organizzate e strutturate sul territorio, sia nel viareggino, nella Versilia, che nella piana di Lucca. Su questo fenomeno stiamo lavorando e lavoreremo ancora.

Dal punto di vista dei rapporti con le altre istituzioni e con le parti sociali, considerando quanto è stato fatto sia in termini di protocollo di intesa, *task force* (gruppi misti composti da rappresentanti dell'INAIL, dell'INPS-Direzione del lavoro e dei Carabinieri) sia in termini di programmazione per quest'anno, credo che possiamo dire di non essere all'anno zero.

Sono in questa sede da circa un anno e ho la netta sensazione che ci sia attenzione alla problematica dell'infortunistica sul lavoro; credo che le istituzioni non mancheranno di individuare nuove e migliori strategie in grado di creare un circuito virtuoso di crescita culturale in questo ambito, che ci occupa e ci preoccupa.

MARCUCCI. Desidero anzitutto ringraziare la Commissione per la sua presenza. Nel caso dell'industria cantieristica viareggina da diporto, probabilmente il settore ha un'attinenza con le questioni drammatiche della sicurezza sul lavoro in un modo abbastanza speciale. Dico questo perché la morte del giovane lavoratore sudafricano verificatasi due mesi fa ha provocato una grandissima emozione; ciò in un contesto nel quale

un altro incidente mortale mi pare ci fosse stato nel 1988. Si tratta quindi di un settore diverso, ad esempio, da quello del marmo. Ciononostante, la situazione presenta problematiche molto vive, per le quali vi è una fondata preoccupazione.

Il punto è spiegare come mai sia potuto avvenire un tale incidente. La cantieristica a Viareggio ha una importanza ben nota nel settore da diporto nazionale e mondiale, in particolare, nel settore prevalente dei *superyacht* e in quello dei grandi velieri, che nel mondo è coperto per oltre il 60 per cento da un'industria che nasce e opera a Viareggio. Delle prime sette aziende al mondo che producono *motor superyacht*, compresi i grandi velieri automatizzati, quattro operano su Viareggio. Non dirò altro quanto agli aspetti di inquadramento economico.

Un altro aspetto che penso si debba segnalare è che l'attività cantieristica a Viareggio è tesa soprattutto a operare l'assemblaggio sullo scafo di un prodotto finito. È frequente che gli scafi in metallo siano predisposti altrove, ad esempio nella zona industriale del canale di Pisa o nella zona di Massa, così come gli scafi in vetroresina che raramente sono predisposti nell'area portuale viareggina (ci sono addirittura scafi in metallo, come quelli della Perini, che vengono preparati in Turchia).

Il complesso molto vasto di attività successive alla predisposizione dello scafo, che consistono nel farlo diventare una imbarcazione con caratteristiche tecnologiche e di qualità spesso eccezionali, interessa la parte terminale dell'organizzazione produttiva e quindi, in buona misura, avviene nei nostri cantieri. Si registra una tendenza alla crescita delle dimensioni delle imbarcazioni che, negli ultimi anni, ha spinto significativamente verso una concentrazione di cantieri nella zona portuale. Solo otto anni fa avevamo censito una situazione nella quale più della metà delle imbarcazioni veniva predisposta nelle zone interne della città, oppure nella zona industriale tra Viareggio e Massarosa. Questa organizzazione del lavoro sta cambiando, perché in città non possono circolare barche che superino una determinata lunghezza: le barche possono circolare sino a 30 metri, ma non quando cominciano ad avere una lunghezza di 40-50 metri. Da questo punto di vista, nel corso degli ultimi anni vi è stato un consistente sviluppo degli investimenti privati nell'organizzazione dei cantieri della zona portuale. E ritengo che potrete rendervi conto anche visivamente della differenza presente in quella specie di cantiere inventato (consistente in una struttura di tubi Innocenti sopra cui viene messa una copertura di plastica ed all'interno della vengono realizzate barche del valore di decine e decine di milioni di euro). Dal momento che questo modalità di costruire è ancora visibile in alcune zone della darsena, è abbastanza chiaro che le problematiche strutturali migliorano notevolmente quando si va nei nuovi cantieri. Un'immagine che mi ha molto colpito è quella di cantieri realizzati su telai di plastica e di tubi Innocenti dentro i quali si lavorava e si continua a lavorare anche in condizioni di difficoltà e di ristrettezze e quella di cantieri (come ne sono stati costruiti di recente) caratterizzati, invece, da elementi anche sofisticati. Ad esempio, c'è un cantiere che è connotato dall'avere un sistema sofisticatissimo di

pesaggio di tutto ciò che avviene al suo interno, così da controllare per intero l'evoluzione della costruzione della barca (che è importante cresca con un'attenzione estrema alla distribuzione dei pesi, addirittura di quelli che possono derivare dalle modalità di pittura della barca). In cantieri come questi le problematiche strutturali migliorano. Ciò che invece spesso peggiora in modo impressionante la situazione è principalmente conseguenza di un'evoluzione dell'organizzazione del lavoro in forza della quale non c'è più un peso prevalente del cantiere-madre. La situazione non è più quella dei cantieri del settore mercantile, dove due terzi o tre quarti dei lavoratori operano nel cantiere principale, ma è più che invertita: ci sono schemi produttivi in forza dei quali si può dire che su una barca, su un prodotto finale, alla fine ha di fatto operato per un decimo il cantiere-madre e per nove decimi il sistema delle imprese in appalto.

L'impressione dell'amministrazione comunale è che ci siano modi diversi di affrontare questa evoluzione, la quale, in una certa misura, è abbastanza ovvia. Un'imbarcazione da diporto, è infatti un oggetto che vede la compresenza di tipologie produttive e tecnologiche diversissime. Penso si tratti di uno dei prodotti più multipli tra quelli che si possono trovare sul mercato, se non, in assoluto, il più complesso. Le risposte a questa novità (in particolare degli ultimi dieci anni) sono diverse. Ci sono cantieri che hanno mantenuto una loro struttura base, mentre ci sono cantieri nei quali quest'ultima è quasi insignificante. Ci sono cantieri che ci tengono a mantenerla perché un maggiore controllo dell'organizzazione produttiva ha a che fare direttamente con i processi di qualità del prodotto. Ci sono al contrario cantieri che considerano meno importante questo aspetto.

Ritengo che il problema più grave della sicurezza si concentri oggi soprattutto dietro questi aspetti organizzativi. In modo particolare negli ultimi mesi, dopo la morte del lavoratore sudafricano, abbiamo avviato un tavolo di confronto per favorire un accordo locale tra rappresentanze sindacali, imprese ed istituzioni che si occupano dei problemi della sicurezza. Questa attività ci ha consentito di comprendere alcuni aspetti fondamentali. Dove l'organizzazione è molto spinta, fino a non essere facilmente controllabile, la stessa possibilità per le rappresentanze sindacali di trovare dei lavoratori che svolgano la funzione di rappresentanti per la sicurezza spesso diventa assolutamente teorica. Un accordo, siglato da tutte le parti interessate nel 2005, stabilisce il divieto, salvo casi eccezionali, di subappalto. Talvolta questi casi sono davvero eccezionali, altre volte, invece, il subappalto arriva fino alla terza o alla quarta generazione. Un subappalto di prima, di seconda, di terza, addirittura di quarta generazione, fa sì che noi non sappiamo chi entra nel cantiere e quanto ci sta e non conosciamo le modalità con le quali un gruppo di lavoratori viene sostituito da un altro. Diventa assolutamente impossibile avere quella forma di stabilità che consente alle rappresentanze sindacali di affermare di aver trovato una persona che si assume la responsabilità di rappresentante per la sicurezza.

Nei sopralluoghi che la Commissione effettuerà verificherete esempi opposti da questo punto di vista. La questione non è fare nomi. Ci sono

però cantieri che operano in maniera molto diversa. Alcuni fanno una o due volte al mese delle ispezioni programmate dei rappresentanti della sicurezza dei lavoratori e dell'azienda e svolgono un forte lavoro preventivo nell'individuare i punti deboli della loro organizzazione. In altri cantieri, al contrario, non si conosce nemmeno la faccia dei vari lavoratori, che cambiano da un giorno all'altro. Questo è il problema più serio. Da questo punto di vista, un tema che considero rilevante – segnalato anche da un rappresentante dell'Ispettorato del lavoro nella prima riunione della commissione che abbiamo fatto – è il seguente: in situazioni di quasi completa difficoltà di controllo è frequente avere violazioni di ogni genere sull'orario di lavoro; si può lavorare fino a 10-12 ore al giorno, con giovani operai che una volta staccato dal lavoro vanno dritti in discoteca; straordinari il sabato, la domenica. In situazioni di questo tipo c'è una difficoltà generale a controllare quanto si lavora. C'è la certezza che si lavora tanto, troppo, a ritmi e durata insopportabili.

Nascono dei problemi che una volta non c'erano. Per esempio, in passato era naturale che ci fosse molta attenzione nell'impedire le cosiddette lavorazioni incompatibili. Oggi, invece, è frequente il caso in cui contemporaneamente si eseguono sulla barca lavorazioni incompatibili. La programmazione del lavoro non sempre lo impedisce. Certe volte non lo impedisce affatto anche perché in uno stesso momento ci possono essere 7-8 soggetti di impresa che operano sulla stessa imbarcazione.

Queste sono le principali questioni emerse in modo molto serio nella prima parte del lavoro che abbiamo svolto. C'è una forte difficoltà ad avere stabilità e, quindi, a poter selezionare delle persone che operino con professionalità sui temi della sicurezza a favore dei lavoratori, con condizioni di lavoro spesso non controllabili e conseguenze anche tecniche sull'organizzazione del lavoro. La morte del lavoratore sudafricano è indicativa di una situazione molto complessa. Non era un lavoratore di un cantiere, era un marinaio. Di fatto si trovava in un ambiente nel quale l'organizzazione del lavoro era completamente difettosa.

Come avrete compreso, la difficoltà è quella di dare conto, con una sola rappresentazione, di situazioni piuttosto diverse. Se dovessi dire che questa è la situazione di tutti i cantieri farei un'affermazione che so non essere vera. Allo stesso modo, se dovessi sottovalutare la gravità di determinati fenomeni direi una cosa altrettanto non vera.

BACCELLI. Ringrazio la Commissione per la visita e per i sopralluoghi che effettuerà in alcuni cantieri. Complessivamente, come amministrazioni pubbliche – lo ha ricordato correttamente il Prefetto – abbiamo lavorato in questi anni stipulando protocolli di intesa non tanto per fare, ma per attivare alcuni tavoli, alcune cabine di regia tra tutti gli enti che, con competenze diverse, hanno voce in capitolo in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro. Insieme al signor Prefetto abbiamo visionato i dati statistici sul numero e sulla qualità delle ispezioni svolte. Alla luce degli atti sottoscritti, delle azioni svolte e delle indagini ispettive, non si può

dire che le amministrazioni pubbliche siano state ferme o non abbiano operato.

Come amministrazione provinciale, do la disponibilità dei miei Servizi per un approfondimento maggiore, visto che il Servizio lavoro e il Servizio sviluppo economico possono fornire analisi e dati più precisi. La nostra attività, oltre a quella di un ente di coordinamento e programmazione qual è la Provincia, è di investire risorse importanti, in particolare quelle dei fondi europei per la formazione sulla sicurezza del lavoro. È stata svolta un'attività di comunicazione, di formazione e di sensibilizzazione continua che abbiamo deciso di effettuare anche nella fase precedente all'accesso al mondo del lavoro, coinvolgendo in particolare i nostri istituti di istruzione superiore (soprattutto quelli di natura tecnico-professionale) proprio per sensibilizzare in ordine all'importanza essenziale della sicurezza sul lavoro.

Tutto questo però non basta: la Provincia di Lucca non ha dati complessivamente tranquillizzanti in materia di infortuni sul lavoro. Il Prefetto ha ricordato i settori statisticamente più a rischio, ovvero l'edilizia e i servizi. Voglio aggiungere un aspetto forse scontato, certamente non nuovo. Credo non sia indifferente il fatto che il tessuto produttivo della Provincia di Lucca sia in gran parte caratterizzato dalla presenza di piccole e medie imprese, anzi di microimprese. Statisticamente, infatti, le imprese nelle quali si verifica la maggior parte degli infortuni sul lavoro sono di piccole dimensioni (spesso si tratta di imprese artigiane), per la maggiore facilità delle grandi imprese nell'avere un'organizzazione interna efficiente che si occupi di sicurezza sul lavoro. Altro elemento non indifferente e sul quale è opportuno focalizzare la nostra attenzione concerne la tipologia dei contratti e in particolare la normativa in tema di appalti, subappalti, forniture e subforniture, nonché le frequenti modifiche alla normativa stessa. Quindi non si tratta solo di un problema di lavoro sommerso o di lavoro nero, rispetto al quale è evidente che se si nasconde il rapporto di lavoro il pensiero alla sicurezza del lavoratore non è certo presente. Se realizzare tali controlli è difficile per un'amministrazione pubblica posso immaginare quanto lo sia per le imprese private. Da quando sono diventato Presidente della Provincia io e i miei collaboratori ci siamo preoccupati – come stabilito nel programma di governo – soprattutto di garantire un lavoro sicuro a chi opera direttamente o indirettamente con l'amministrazione provinciale di Lucca. Abbiamo però constatato che se è difficile controllare la corretta esecuzione, la qualità e la sicurezza sul lavoro per quanto concerne gli appaltatori, più si allunga la filiera dei contratti e dei rapporti di lavoro più difficile diventa realizzare forme di controllo efficaci.

Rinnovo quindi la disponibilità dell'amministrazione provinciale e di tutti i nostri servizi e vi ringrazio per aver voluto visitare la nostra Provincia.

ZAMPI. Rivolgo il mio saluto al Presidente ed ai senatori presenti. L'Istituto superiore prevenzione e sicurezza sul lavoro (ISPESL) è un ente di diritto pubblico sotto la sorveglianza del Ministero della sanità

ed un organo tecnico-scientifico del Servizio sanitario nazionale. Abbiamo una direzione generale a Roma con tre centri di ricerca, dal momento che l'ISPESL è essenzialmente un istituto di ricerca, e 36 dipartimenti territoriali; Lucca è uno di questi.

L'attività principale dell'Istituto consiste nell'effettuare studi e ricerche nel campo della prevenzione degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali; si occupa anche di prevenzione degli infortuni nei luoghi domestici. Inoltre, soprattutto nei dipartimenti periferici, l'istituto svolge un'attività di omologazione e verifica di impianti su macchinari ritenuti pericolosi, sulla base delle disposizioni stabilite da leggi esistenti. A livello territoriale quest'ultima attività è prevalente.

L'Istituto è tenuto altresì ad effettuare, su segnalazione e per conto del Ministero delle attività produttive, accertamenti tecnici sulle macchine marcate CE, onde verificarne la rispondenza alla direttiva macchine. Questi accertamenti tecnici servono a svolgere il cosiddetto controllo di mercato sulla conformità delle macchine e dei componenti di sicurezza per conto del Ministero delle attività produttive.

L'istituto, sempre a livello locale, fa parte di vari comitati (Comitato tecnico regionale) e di gruppi ispettivi chiamati a valutare situazioni di pericolo di impatto ambientale effettuando interventi a tutela dei lavoratori; partecipa anche ai Comitati regionali in materia di sicurezza – di cui all'articolo 27 del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 – e ad alcune commissioni prefettizie, come quella per il rilascio dei patentini per manutentori di ascensori. Fa anche parte di comitati per la stesura dei piani di emergenza esterni nelle aziende a grande rischio. L'ISPESL, secondo la normativa del decreto legislativo n. 626, è abilitato allo svolgimento di un'importante attività di formazione, informazione e aggiornamento.

A seguito degli studi realizzati, l'Istituto elabora documenti e linee guida che tra l'altro è possibile scaricare anche dal nostro sito Internet. Si tratta di linee guida di carattere generale oppure relative a sistemi tecnici particolari di aziende specifiche che presentano rischi di varia natura. Dopo aver analizzato l'attività di queste aziende vengono proposte soluzioni adeguate ai fini della sicurezza. Oltre alle linee guida generali vi sono quelle sulla valutazione dei rischi delle piccole imprese, le cosiddette *safety check*. Si tratta di una settantina di documenti sulla valutazione del rischio, anche questi prelevabili da Internet.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa se la interrompo, dottor Zampi, ma le saremmo grati se volesse fornirci qualche elemento in riferimento a questo territorio, giacché siamo perfettamente a conoscenza delle informazioni che ci sta fornendo.

ZAMPI. Ribadisco la nostra sensibilità sulle questioni relative alla sicurezza, nonché la nostra totale disponibilità. L'unico problema è rappresentato dal blocco delle assunzioni, che a livello locale ha portato ad una riduzione dell'organico ai minimi termini. Tuttavia se sottoponiamo alla

nostra direzione generale un problema specifico, a livello di studio tecnico, essa è senz'altro disponibile ad aiutarci. Per quanto concerne l'edilizia, infine, ricordo che abbiamo linee guida specifiche, come quelle sui rischi di cadute dall'alto e quindi su tutti i dispositivi relativi alla prevenzione di questo tipo di infortuni.

SARTI. Signor Presidente, il Servizio ispettivo della direzione provinciale del lavoro si occupa prevalentemente della verifica e del controllo della regolarità amministrativa dei rapporti di lavoro; per quanto riguarda la parte relativa alla prevenzione infortuni sul lavoro ha competenza soltanto sui cantieri edili. È tuttavia assodato – direi scontato e ormai chiaro a tutti, soprattutto a voi – che esiste una stretta connessione tra lavoro irregolare, soprattutto lavoro nero, e mancanza di sicurezza e prevenzione. Se un lavoratore è irregolare è chiaramente impossibile realizzare nei suoi confronti la prevenzione, la formazione e qualsiasi intervento di tutela. Pertanto, il controllo sulla regolarità dei rapporti di lavoro appare strettamente connesso al fenomeno degli incidenti sul lavoro.

La provincia di Lucca presenta un tessuto sociale particolarmente coeso a livello istituzionale. Lavorando in questo territorio da diversi anni, riconosco che esiste una sensibilità spiccata su questo argomento tra gli enti che, a vario titolo, collaborano in materia di controllo del lavoro. Pertanto, grazie anche all'impulso della Prefettura, spesso si lavora insieme e si affrontano problematiche comuni, anche con l'ausilio delle Forze dell'ordine. All'interno della mia struttura esiste un nucleo Carabinieri che contribuisce al raggiungimento degli obiettivi dell'ufficio.

Per quanto riguarda i temi della prevenzione e della irregolarità, molte riflessioni sono state fatte già dal sindaco Marcucci e dal dottor Baccelli. La struttura produttiva della Provincia di Lucca è caratterizzata da una serie di aziende e di insediamenti produttivi di vario tipo, dal punto di vista occupazionale e dell'organico prevalentemente di livello molto basso. Ciò rappresenta uno dei problemi principali. E' evidente, infatti, che nelle microimprese è difficile trovare strutture rappresentative come le RSU o i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza per cui esistono rischi maggiori rispetto alle aziende più grandi e strutturate nelle quali la presenza sindacale è organizzata e garantita. Ultimamente, inoltre, l'introduzione di contratti di lavoro flessibili, che rallentano il controllo tra datore di lavoro e lavoratore, ha reso sempre più difficile la possibilità di applicare in concreto la normativa relativa alla prevenzione e soprattutto quella contenuta nel decreto legislativo n. 626. È sotto gli occhi di tutti, poi, il fatto che la normativa in questione ha avuto un'applicazione più che altro formale e non sostanziale. Se andiamo a leggere i vari piani sulla sicurezza possiamo riscontrare che sembrano fatti con lo stampino: non esiste ancora una consapevolezza reale dei rischi e formalmente si adempie alle richieste della normativa senza che vi sia un'effettiva cultura della sicurezza. Ci auguriamo che la nuova normativa introduca elementi diversi.

Per quanto riguarda la cantieristica, sulla quale stamani dovremmo concentrare maggiormente la nostra attenzione, si tratta di un settore al quale il nostro ufficio ha sempre rivolto un'attenzione particolare. Ricordo i diversi interventi sui cantieri da noi realizzati, quando esisteva la vecchia normativa sul divieto di appalto di manodopera, per assicurare il rispetto delle disposizioni che garantivano pari retribuzione a tutti i dipendenti del cantiere, quindi sia dell'appaltante che dell'appaltatore. Tale normativa attualmente non è più in vigore, ma su segnalazione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e delle RSU continuiamo comunque a intervenire.

Ciò che accade all'interno dei cantieri è stato descritto in maniera puntuale dal sindaco Marcucci. Quando si entra in un cantiere navale si nota che diverse lavorazioni si effettuano contemporaneamente su piani differenti, con una intersecarsi di attività che rende problematico il rispetto della normativa sulla sicurezza. Inoltre, non sempre il committente ha la possibilità o la volontà di controllare le persone che in quel momento lavorano all'interno del cantiere.

Vorrei depositare agli atti della Commissione una relazione su un accesso ispettivo, del maggio 2003, in uno dei cantieri più importanti di Viareggio. Al di là dei dati statistici sulle violazioni riscontrate, la relazione può essere interessante per gettare luce sull'organizzazione del lavoro all'interno dei cantieri navali. Emerge un superamento degli orari di lavoro, a volte eccessivo, causato proprio dalla mancanza di controllo da parte dell'azienda committente, che non ha la possibilità o la volontà di effettuarlo. Naturalmente, il protrarsi dell'orario di lavoro oltre i limiti di legge e contrattuali porta ad un calo dell'attenzione, che aumenta la possibilità che si verifichino infortuni. Questo è un fatto statisticamente provato, come testimoniano coloro che compiono studi sulla prevenzione e sull'infortunistica.

C'è poi un ricorso sfrenato al subappalto. Il sindaco Marcucci ha fatto riferimento al protocollo d'intesa sottoscritto nel 2005, con cui si è tentato di limitare il ricorso al subappalto, ma da quello che abbiamo constatato questo accordo in gran parte non viene rispettato. Quindi, il committente affida il lavoro alla ditta appaltatrice, la quale a volte a sua volta subappalta il lavoro a due, tre o quattro ditte. È una situazione difficilmente controllabile. Ritengo che i rimedi dovrebbero essere di natura normativa, nel senso che bisognerebbe stabilire dei limiti alla possibilità di subappaltare.

Un altro dato che viene alla luce dall'ispezione effettuata nel 2003 è che c'è un rapporto estremamente basso tra lavoratori diretti e lavoratori indiretti. Nel caso specifico è addirittura del 5 per cento: in sostanza, nel cantiere visitato, i lavoratori alle dipendenze delle ditte subappaltatrici erano in un rapporto di cinque ad uno rispetto ai dipendenti diretti del cantiere. Questo significa che il cantiere committente non ha la possibilità di effettuare una verifica sul rispetto delle normative per la sicurezza. Tra l'altro, si ritiene che queste ultime vadano fatte rispettare dal titolare dell'azienda che ha vinto l'appalto, ma in realtà all'interno di tali strut-

ture i lavori sono spesso organizzati dal committente, non tanto dall'azienda appaltatrice. Tutto questo rende molto difficile il rispetto delle normative.

PRESIDENTE. La ringrazio e la invito verificare, nell'ambito delle attività da lei programmate, se nel 2007 ci sono stati miglioramenti o peggioramenti, considerato che la relazione da lei citata risale al 2003 e che successivamente sono state varate altre normative riguardanti i rapporti di lavoro. Questo aggiornamento potrebbe fornirci ulteriori elementi di conoscenza e di approfondimento.

SASSOLI. Rivolgo un saluto alla Commissione parlamentare. Devo dire anzitutto che il Prefetto ha esercitato un prezioso ruolo di stimolo nei confronti di tutte le istituzioni che si occupano di sicurezza del lavoro e spesso qui in Prefettura si svolgono delle riunioni su questo argomento. Nella nostra ASL, il dipartimento della prevenzione rivolge un'attenzione puntuale alla tematica della sicurezza sul lavoro. Anche a seguito dell'incidente verificatosi, ci siamo attivati per fare il punto della situazione della cantieristica, che – come ha spiegato esaurientemente il sindaco di Viareggio – è in evoluzione anche dal punto di vista economico. Abbiamo organizzato incontri con i rappresentanti dei sindacati e della parte datoriale e abbiamo predisposto, per quanto di nostra competenza, un progetto di potenziamento dell'attività di vigilanza e di controllo nei cantieri navali, la cui bozza è stata sottoposta alla giunta regionale, in particolare all'assessore alla sanità Rossi, ed ha avuto un'accoglienza positiva. Le decisioni che verranno assunte in merito consentiranno alla ASL di potenziare il suo ruolo di controllo e vigilanza nei cantieri navali di Viareggio. Anzi, la proposta è sembrata così interessante e attuale che la nostra ASL è stata incaricata di predisporre un analogo progetto per tutti i cantieri navali della Regione Toscana, da Grosseto a Massa.

Desidero tuttavia sottolineare che è necessario migliorare e perfezionare la formazione dei lavoratori, dei quadri, dei dirigenti, che attualmente è assai carente. Il coordinamento in materia dovrebbe essere riconosciuto alle aziende sanitarie. Non lo dico per spirito di corpo, ma perché si parla di salute e di sicurezza sui luoghi di lavoro. Occorre dare un'informazione approfondita sui rischi e i pericoli che la mancanza di prevenzione può causare nei cantieri, in particolare per alcune lavorazioni, e sui diritti riconosciuti ai lavoratori per la tutela dalle malattie e dagli infortuni, in modo che essi ne siano pienamente consapevoli. Proprio perché manca un ruolo di coordinamento, spesso le competenze risultano eccessivamente frastagliate e spezzettate; in tal modo tutti sono competenti e si sa che quando qualcosa è di tutti il rischio è che sia di nessuno.

ANGOZZI. Signor Presidente, vorrei intervenire quale responsabile della prevenzione nei luoghi di lavoro dell'ASL di Viareggio.

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, ma dal momento che in rappresentanza della ASL è già intervenuto il direttore generale, credo sia meglio lasciare spazio a coloro che non hanno ancora parlato. Se ha una relazione scritta, la invito a depositarla.

DE ANGELIS. Signor Presidente, onorevoli senatori, sono solo da due anni a Lucca, però ho alle spalle trent'anni di esperienza in provincia di Massa Carrara, per cui sono comunque venuto a conoscenza dei fatti di Lucca, in particolare della Versilia, e quindi dei cantieri navali, di cui si è parlato poc'anzi.

L'INAIL partecipa all'Osservatorio sugli infortuni, fornendo dati e agendo in sinergia con la ASL n. 12 della Versilia. In particolare, ultimamente abbiamo compiuto un lavoro che ha riguardato non soltanto la Versilia, ma tutta la cosiddetta area vasta, quindi le quattro Province e le ASL di Lucca, Pisa, Massa Carrara e Livorno, per avere dati concordanti per quanto riguarda gli infortuni sul lavoro, gli infortuni mortali e gli infortuni gravi. Questo progetto ha comportato anche la modifica del modello in uso presso le ASL per i certificati medici, perché si è richiesto appunto che in essi venga indicato esclusivamente il codice fiscale, in modo da avere un unico sistema di rilevazione informatica sui fatti avvenuti. Questo sicuramente aiuta ai fini della conoscenza del fenomeno.

Come dicevo, l'INAIL fornisce dati, perché il nostro Istituto riceve la denuncia anche per gli infortuni più gravi, che danno luogo a postumi, e quelli mortali che si verificano in Versilia. È molto importante l'incontro odierno. Dieci anni fa, nel 1997, ero alla prefettura di Massa Carrara quando la Commissione Innocenti si occupò degli infortuni avvenuti a quell'epoca nel settore del marmo di Massa Carrara: ci furono addirittura sette infortuni mortali in un anno, fu un fatto assolutamente eccezionale.

A Lucca non ci troviamo di fronte a una simile emergenza, come dimostrano i dati diramati nell'Intranet aziendale e pubblicati sia dall'Osservatorio della Versilia, sia su Internet, quindi ampiamente conosciuti. Per quanto concerne i dati più recenti (non dispongo di quelli aggiornati del primo trimestre dell'anno, perché ci occorrono circa 20 giorni per consolidarli) posso dire che, tra il 2005 e il 2006, nel comparto nautico della Versilia si riscontra una stabilizzazione degli infortuni, quindi né un aumento né una diminuzione. Tuttavia, nel 2005 si è verificato un infortunio mortale e un altro c'è stato nel primo trimestre del 2007, come è stato detto poc'anzi. Ciò significa che i dati purtroppo non sono in miglioramento, mentre a livello nazionale e regionale si registra una diminuzione degli infortuni dell'1,5 per cento circa. Nel comparto della ASL n. 12, invece, questo non si è verificato. Probabilmente ciò è dovuto a due fattori concomitanti (ricordati da coloro che sono intervenuti prima di me, i quali hanno svolto un discorso di carattere generale, laddove io entrerò in dettagli più tecnici). Si è parlato, in particolare, di motivazioni di carattere organizzativo del comparto cantieristico, che per certi aspetti assomiglia a quello dell'edilizia. I fattori da

prendere in considerazione sono diversi, primo fra tutti il fatto che nel comparto della cantieristica, con le dovute differenziazioni tra le imprese (quanto più cresce la dimensione dell'impresa, tanto più siamo di fronte a processi strutturati, e viceversa, come ha ricordato il dottor Sarti), si riscontra la prevalenza assoluta del subappalto, addirittura – lo ha detto il sindaco – di quarta generazione. Questa microimpresa è formata spesso da un artigiano. Ricordiamo che attualmente gli artigiani, come titolari di impresa e di ditta individuale, non sono soggetti al documento di valutazione del rischio, mentre lo sono i loro dipendenti. Questo è un fattore di rischio aggiuntivo.

Vi racconto un episodio accaduto l'altro giorno, che mi ha colpito molto. Come sapete, in Toscana è già attivo il DURC, il documento unico di regolarità contributiva. Si tratta di un ulteriore onere burocratico che grava sull'INAIL, che però sosteniamo volentieri, in base al quale l'impresa che non ha una posizione contributiva regolare nei nostri confronti, nei confronti dell'INPS – e della Cassa edile, per quanto riguarda il settore dell'edilizia – non può lavorare. Ebbene, come dicevo, è venuto nel mio ufficio un signore, che tra l'altro non parlava italiano, per chiedere la rateizzazione del suo debito di 900 euro. L'INAIL concede questa possibilità solo per cifre superiori ai 1.000 euro, tuttavia avendo questo signore – che è un imprenditore, un artigiano iscritto regolarmente all'albo del Piemonte, ed è venuto a lavorare qui per conto di un'impresa edile della Versilia – solo il biglietto del treno con cui era arrivato, ho ammesso eccezionalmente la rateizzazione del pagamento per consentirgli di lavorare, altrimenti avremmo dovuto farlo tornare in Piemonte senza lavoro. In questo caso, dal punto di vista della prevenzione sul lavoro, siamo al massimo livello di rischio, trattandosi di un imprenditore extracomunitario, giovane, non formato professionalmente per il rischio a cui va incontro nell'impresa appaltante. Probabilmente gli vengono date indicazioni sui lavori che deve svolgere, ma sicuramente non viene messo in sinergia con gli altri subappaltatori che sono all'interno del cantiere: ognuno di essi agisce in base a criteri economici e non di prevenzione sul lavoro.

Dobbiamo trovare il modo di uscire da questa situazione. In passato, abbiamo lanciato il progetto «un gancio per la vita», poi diventato legge della Regione Toscana. L'idea mi è venuta osservando gli operai in Alto Adige che quando lavorano sui tetti delle case – che in quella zona sono molto spioventi – si agganciano con una cintura di sicurezza, come fanno gli scalatori. Anche a Lucca si verificano cadute dall'alto, in edilizia: c'è chi è caduto da un capannone perché il tetto si è sfondato, chi è caduto da un palazzo mentre controllava la grondaia. Allora abbiamo pensato di obbligare il lavoratore a tenersi ancorato con un dispositivo di sicurezza. In tal modo, se cade, magari si infortuna, si rompe una costola, ma almeno non precipita al suolo. Nelle bancate di marmo avviene lo stesso, però i cavatori non accettano di essere imbracati perché temono di cadere giù nel saltare da una bancata all'altra; quindi sulle bancate non c'è obbligo di mezzi di ritenzione. Nell'edilizia invece tale obbligo sussiste, ma tale possibilità esiste solo sui palazzi e sui capannoni industriali di nuova co-

struzione, in quanto sugli edifici più vecchi manca il sostegno cui attaccarsi e quindi il lavoratore si deve ancorare ad antenne o comunque a sostegni provvisori.

Ritornando al tema della cantieristica, il cantiere navale è, in effetti, assimilabile ad un cantiere edile, in quanto in esso si effettuano applicazioni all'interno dello scafo. Come ha evidenziato il Sindaco, lo scafo viene fornito dalla Turchia o comunque arriva da fuori e deve essere assemblato con tutto quel che occorre (mobili, impianti elettrici e così via) e tutto ciò avviene in condizioni di sicurezza molto diversificate. Quali proposte avanzare? In un lontano passato, nella zona industriale di Massa la grande impresa rappresentava un fattore di sicurezza (avere 1.000-1.200 operai che tutte le mattine vanno a lavorare e timbrare il cartellino è di per sé un fattore di sicurezza); avendo oggi a che fare, per il 90 per cento, con microimprese, spesso costituite da un lavoratore individuale, un suggerimento potrebbe essere quello di trattare il cantiere, dal punto di vista della sicurezza, come se fosse un'impresa unica, indipendentemente dal grado di parentela con l'appalto (primo, secondo, terzo o quarto grado) delle imprese che vi operano, prevedendo almeno un obbligo di informativa a coloro che vengono a lavorare in quel cantiere sui rischi che corrono. Oggi ci sono i protocolli di intesa che però, sapete bene, implicano la volontà delle parti e non sono sanzionabili sul piano amministrativo.

Peraltro, il problema in Italia non riguarda solo i cantieri navali, bensì tutte le ditte che appaltano e subappaltano, che ormai rappresentano una buona parte del PIL, dato che dagli ultimi studi emerge che in Italia solo 5 aziende sono assimilabili alle grandi imprese, con 50.000-60.000 dipendenti, mentre le restanti sono tutte piccole aziende. Si potrebbe quindi considerare il cantiere navale o edile – i due grandi settori in cui si verificano infortuni nella provincia di Lucca – come un cantiere unico, indipendentemente dal fatto che vi siano subappalti di terzo, quarto o quinto grado, dando un'informativa a tutti i lavoratori.

Inoltre, i rappresentanti dei lavoratori, i famosi RLS, spesso non possono essere nominati perché si tratta di microimprese. Infatti, il rappresentante dei lavoratori giuridicamente deve essere rappresentante dell'impresa da cui dipende, ma se l'impresa è costituita da un artigiano che non ha dipendenti, quest'ultimo chi rappresenta? Se stesso? E anche se l'impresa ha due o tre dipendenti è molto difficile che questi siano sindacalizzati; probabilmente hanno bisogno di lavorare e quindi non avanzano certe rivendicazioni sindacali. Si potrebbe quindi creare un rappresentante della sicurezza del cantiere, responsabile di tutti coloro che vi entrano, che si faccia portavoce nei confronti dell'appaltante e che si occupi, ovviamente in sinergia con il responsabile dei lavoratori, della sicurezza di quella attività. Come fare ciò? Appalto per appalto o nave per nave? Probabilmente nave per nave. Ad esempio, nei cantieri Apuania di Marina di Carrara, che pure costruiscono grandi navi, di 200 metri quadrati, il 70-80 per cento del lavoro viene svolto da esterni; ultimamente sono arrivati anche operai greci per montare i mobiletti e quant'altro. Ebbene, se questi lavoratori stranieri, che non parlano l'ita-

liano, venissero informati sui rischi che corrono, come se il cantiere fosse un'unica impresa, anche rimanendo giuridicamente distinti, probabilmente qualcosa potremmo ottenere.

MANZO. Rivolgo anzitutto un saluto ed un ringraziamento alla Commissione parlamentare. Come Polizia di Stato interveniamo sulla problematica dell'infortunistica nei cantieri navali quando se ne viene a conoscenza o direttamente su *input* della ASL, che segnala un infortunio o qualche altro rischio.

L'attività cantieristica della Versilia e quindi di Viareggio è di competenza del Commissariato di P.S. di Viareggio e in relazione a quest'ultimo episodio mortale, che ha coinvolto un lavoratore straniero, siamo intervenuti con la ASL e abbiamo effettuato tutte le indagini del caso. Come Polizia di Stato, in particolare, seguiamo l'attività cantieristica prevalentemente con l'Ufficio immigrazione, per individuare eventuali clandestini che lavorano non in regola nei cantieri, quindi di supporto ai Carabinieri che, come ha già accennato il signor Prefetto, sono presenti con un loro Nucleo.

La nostra attenzione è maggiormente rivolta ai cantieri edili, dove effettivamente in passato si è verificato qualche episodio che ha indotto personale delle squadre di polizia giudiziaria della Questura ad effettuare frequenti e rigorosi controlli.

FERRARA. Sono la direttrice dell'INPS di Lucca. Vorrei ricollegarmi agli interventi precedenti, che sono stati molto interessanti anche nella descrizione dell'organizzazione del lavoro. Ritengo opportuno intervenire perché le peculiarità e le caratteristiche evidenziate da chi mi ha preceduto si ripercuotono anche sull'attività dell'INPS. Quest'ultima agisce nella gestione delle aziende, anche nella gestione fisiologica, ma credo che in questa sede rilevi soprattutto quanto facciamo nella gestione della patologia dell'azienda a livello di attività di vigilanza ed ispettiva.

Quanto descritto, in particolare nell'intervento del Sindaco di Viareggio, trova conferma nei dati dell'Istituto: le aziende iscritte con i nostri codici statistico-contributivi (che derivano da quelli ISTAT) come cantieri navali sono circa 236, nella Provincia. Ovviamente, però, il fenomeno è ben più ampio, perché riguarda altresì tutte le aziende dell'indotto, dal momento che quando conduciamo accertamenti ispettivi nei confronti di cantieri navali, accertamenti che sono particolarmente complessi e sono realizzati congiuntamente con la Direzione provinciale del lavoro, ad essi consegue una moltiplicazione dei verbali che coinvolgono anche altre aziende.

Un accertamento molto importante è iniziato nel 2003, è proseguito a lungo e credo che tuttora ve ne siano gli effetti se si pensa, per esempio, che da due accertamenti ispettivi operati sui cantieri navali sono conseguiti accertamenti nei confronti di altre aziende che lavoravano all'interno dei cantieri, e precisamente nei confronti di diciannove aziende nel 2003,

di dieci nel 2004 e di sette-otto tra il 2006 e il 2007. Si tratta di aziende non di cantieristica navale, che comunque hanno avuto accertamenti in conseguenza di quello effettuato nel cantiere navale. Ciò dimostra anche la complessità dell'organizzazione del lavoro e della attività che noi dobbiamo svolgere e che da essa discendono.

Vorrei confermare quanto detto dal dottor Sarti, e cioè che in ambito provinciale c'è una forte e stretta collaborazione tra tutti gli istituti chiamati ad agire nell'ambito delle attività di vigilanza, e non solo nel settore cantieristico, ma in tutti i settori. Come Istituto, ci siamo recentemente incontrati con la Direzione provinciale del lavoro e con l'INAIL per trovare punti di contatto e concordare attività da programmare nel corso dell'anno, che devono necessariamente coincidere con gli obiettivi programmatici individuali di ogni istituto. In particolare, tra i vari obiettivi che sono stati indicati all'INPS vi è anche quello di effettuare un certo numero di ispezioni congiuntamente con altri istituti, perché la rilevanza è proprio nel collaborare con le altre istituzioni. All'Istituto sono stati assegnati obiettivi particolarmente ambiziosi, che ovviamente non riguardano il singolo settore bensì il numero dei lavoratori in nero che devono essere individuati (che per la provincia di Lucca quest'anno è particolarmente elevato giacché si tratta di circa 1.100 lavoratori) e il numero delle aziende con dipendenti autonomi non iscritti che sono sconosciute e che devono essere rilevate.

Nell'ambito di questi obiettivi l'INPS svolge una attività di preparazione e quindi di incrocio dei dati (disponiamo di una banca dati probabilmente tra le più complete e ricche, che non ho difficoltà a mettere a disposizione nel rapporto con le altre istituzioni) e di analisi non solo del settore della cantieristica, ma anche di tutto l'indotto a lato e a fianco della cantieristica, che deve servire per cercare di svolgere un'attività che sia mirata e quindi efficace.

Desidero infine riconfermare la disponibilità di collaborazione in ambito provinciale.

COSCIA. Signor Presidente, per quanto riguarda la provincia di Lucca l'Arma dei carabinieri, sulla base delle linee guida date dalla Prefettura per l'infortunistica nel mondo del lavoro, ha svolto nel corso del 2005-2006 una serie di ispezioni attraverso personale specializzato del Nucleo ispettorato del lavoro. Al riguardo, premetto che tale Nucleo ha in organico personale in quantità limitata: solo tre unità che hanno competenza su un'intera Provincia. Vi renderete conto che per questi uomini si tratta di un lavoro immane. Chiaramente, l'attività di questo personale viene supportata dai reparti territoriali, che svolgono prevalentemente e inizialmente una attività di indirizzo, nel senso che essendo sul territorio hanno la possibilità di notare quel che avviene, ad esempio all'apertura di un cantiere verificare sommariamente se il cantiere o l'attività che viene svolta presentano lati macroscopici di irregolarità, segnalarli all'Ispettorato e quindi concorrere con questo all'attività di controllo e verifica. Per fornire un dato conoscitivo, dirò che nel corso

del 2006 sono state ispezionate 340 imprese, sono stati contestati 670 illeciti amministrativi e denunciate all'autorità giudiziaria 37 persone. Quel che abbiamo rilevato nel corso degli accertamenti è soprattutto una mancanza di educazione da parte del lavoratore alla sicurezza sul lavoro.

Per fare un paragone, nel campo dell'ordine e della sicurezza pubblica si parla sempre più frequentemente di sicurezza partecipata, in cui il cittadino collabora con le istituzioni per cercare di migliorare la sicurezza. Ebbene, anche nel campo del lavoro è opportuno che il lavoratore venga sensibilizzato sulle problematiche infortunistiche e della sicurezza sul lavoro. Spesso ci accade infatti di andare nei cantieri e di notare che il lavoratore ha sì il casco, ma appeso alla cintura, ha sì la scarpa anti-infortunistica, ma la tiene nel casottino perché scomoda o perché con essa non riesce a muoversi bene. E' allora importante una campagna di educazione rivolta all'utente finale dal momento che la sicurezza sul lavoro credo debba partire principalmente dal lavoratore. Le norme ci sono, forse in alcuni casi sono anche eccessive e creano confusione. I controlli, per quanto è possibile, vengono fatti, ma un contributo rilevante credo possa venire dal lavoratore stesso.

PRESIDENTE. Sarei grato ai rappresentanti della ASL, dell'INPS, dell'INAIL e dell'ISPESL se potessero inviarci una relazione sulle attività svolte sul territorio negli ultimi cinque anni (con particolare riguardo alle presenze, agli accertamenti e alle verifiche). Queste informazioni sono assai importanti per la Commissione, anche per poter disporre di un quadro più generale. Ricordo che i lavori della nostra Commissione si concentrano su tutti i settori, anche se il settore cantieristico presenta una specificità particolare.

SARTI. Signor Presidente, tengo a precisare che in ordine alla quantificazione del numero dei dipendenti che lavorano all'interno di un cantiere navale, mi rifaccio alla rilevazione del 2003. Non vorrei però essere stato frainteso, nel senso che quella, pur essendo stata un'esperienza particolarmente significativa, non è stata l'ultima in cui abbiamo compiuto ispezioni nei cantieri navali. In quell'occasione, nel cantiere oggetto dell'accesso (il cantiere Azimut-Benetti), operavano alle dirette dipendenze della divisione Benetti 161 lavoratori (di cui 60 operai), mentre la divisione Azimut aveva alle proprie dipendenze 62 lavoratori, di cui 15 operai. Al momento dell'accesso - maggio 2003 - erano accreditate presso l'azienda committente 251 ditte appaltatrici e subappaltatrici, con un numero di lavoratori a loro volta accreditati presso il cantiere di 1.477. È quindi la direzione del cantiere che ha i dati e li deve fornire. Il cantiere deve sapere chi opera all'interno della propria struttura. I nostri ispettori hanno rilevato questi dati dalla direzione aziendale giacché ritengo che un luogo istituzionale a ciò deputato non vi sia.

CANU. Signor Presidente, a mio parere occorre preventivamente compiere un distinguo perché l'attività che si svolge in porto quotidianamente è il prodotto della presenza di due realtà separate. La realtà che si è vista fino adesso è quella dei cantieri e delle piccole attività o imprese artigiane che operano in nome e per conto dei cantieri all'interno del porto. Per quanto riguarda le attività svolte dai cantieri, il personale di questi ultimi è ovviamente registrato secondo i contratti depositati presso i cantieri. Per quanto riguarda invece le prestazioni d'opera da parte dei singoli artigiani, o comunque di prestatori d'opera che lavorano anche occasionalmente per i cantieri, esiste un apposito registro depositato presso l'Autorità marittima – in questo caso la Capitaneria di porto di Viareggio – dove sono riportate le attività autorizzate ad esercitare in porto. Infatti, tutti coloro che operano in porto devono essere preventivamente autorizzati, ai fini della sicurezza, dall'Autorità marittima. Presso di noi esistono quelli che normalmente vengono chiamati «registri dell'articolo 68». Compiamo periodicamente delle ispezioni presso i cantieri e quotidianamente effettuiamo la registrazione di nuove imprese o comunque di artigiani che intendono operare in porto.

ZUCCHERINI (RC-SE). Vorrei anzitutto chiedere l'acquisizione dei dati enunciati dal responsabile del porto relativamente a questi mesi del 2007, cosicché ci possa essere una visione più completa del fenomeno. Mi ha molto colpito un dato: 161 dipendenti, 1.477 lavoratori presenti nel cantiere. Ciò si collega a quanto detto dal Sindaco, ma solo questi dati mi hanno dato la cognizione della reale portata del fenomeno.

Vorrei poi sollevare un'altra questione concernente l'INAIL. Si è parlato di un settore infortuni, senza però portare dei dati. Secondo l'INAIL la situazione circa il numero degli infortuni non migliora. Non è chiaro però il rapporto con il numero delle ore lavorate – e questo sarebbe un dato rilevante – né è chiaro il dato – altrettanto importante anche ai fini dei compiti assegnati alla Commissione – relativo alle malattie professionali. Infatti, come sapete, nei cantieri navali c'è il problema rilevantisimo dell'amianto e della compatibilità delle lavorazioni, che è ovviamente legato alla possibilità di sviluppare malattie professionali. I dati relativi alle questioni che riguardano le malattie professionali (non solo nei cantieri, ma anche in altri settori) sono rilevanti al fine di capire determinate dinamiche.

PRESIDENTE. Ringrazio a nome dell'intera Commissione i nostri ospiti auspicando che permanga tra noi un rapporto costante e fruttuoso.
Dichiaro conclusa l'audizione.

Intervengono il segretario provinciale della CGIL, signora Rosanna Rosi, il segretario provinciale della CISL, signor Giovanni Bolognini, il segretario provinciale della UIL, signor Antonio Malacarne, il segretario della Camera del lavoro di Viareggio, signor Andrea Antonioli, i signori

Massimo Pardini, Riccardo Martinelli, Daniele Dinelli, Felice Dell'Uomo e Vincenzo Cinquini.

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali

PRESIDENTE. Do il benvenuto a nome dell'intera Commissione ai rappresentanti sindacali. Come sapete, la nostra Commissione di inchiesta si occupa del fenomeno degli infortuni sul lavoro, con particolare riferimento alle cosiddette «morti bianche». Il contributo che ci fornirete, anche in ordine alle problematiche riguardanti il territorio, ci consentirà di arricchire le nostre conoscenze e di poter operare nel modo più attento e congruo nell'attività parlamentare.

Lascio quindi la parola al signor Bolognini.

BOLOGNINI. Onorevoli senatori, siamo molto soddisfatti per la possibilità che ci viene offerta di esprimere alcune valutazioni in merito al tema oggetto dell'inchiesta. Senza voler fare un ragionamento di ordine generale su quelle che possono essere le difficoltà del settore, desidererei avanzare alcune proposte che possono essere valutate nella definizione di percorsi anche legislativi che possano mutare la situazione in essere.

Vi è la necessità, in particolare, di una riorganizzazione, di un ripensamento dell'intero meccanismo di prevenzione e di verifica sui luoghi di lavoro che tenga conto di un maggiore coordinamento fra i vari soggetti titolati a compiere ispezioni, verifiche e controlli, affinché l'azione svolta da tali soggetti sia efficace. Riteniamo altresì utile prevedere una qualche forma di valorizzazione di accordi aziendali e territoriali che operino nella direzione di una maggiore sicurezza, dando agevolazioni alle imprese che su questa partita operano. Occorre quindi porre attenzione da un lato sull'aspetto della repressione e dall'altro individuare forme di incentivazione. Si tratta cioè di un doppio canale di intervento verso le imprese. Dico questo perché la nostra valutazione in tema di sicurezza ci porta a ritenere che spesso vi sia un'adozione burocratica degli adempimenti e non una reale volontà di tutelare la salute dei lavoratori. È quindi opportuno operare in questa direzione, con un cambiamento di natura anche culturale.

Crediamo possano poi essere assunte altre iniziative. Nella cantieristica, ad esempio, c'è il tema dell'appalto e del subappalto, con la necessità di definire limiti a queste pratiche. C'è poi la questione della formazione dei lavoratori sui temi della sicurezza (relativi non esclusivamente alla propria mansione, ma in genere alle mansioni svolte sulle barche) che potrebbe essere economicamente posta a carico delle ditte appaltatrici e, in termini di responsabilità formativa, a carico della ditta appaltante. Occorre elaborare un meccanismo che garantisca la certezza dell'effettivo svolgimento della formazione, di modo che ciascun lavoratore sia a conoscenza dei rischi che corre nell'espletamento della propria attività.

Un aiuto, nel senso di una collaborazione fra i soggetti, potrebbe venire dall'ampliamento del numero delle RLS nelle imprese con lavorazioni

che prevedono più turni. È una pratica presente in altri settori che credo possa essere adottata anche nella cantieristica. Si tratta di garantire la presenza di rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e la possibilità di svolgere pienamente la propria mansione con un congruo numero di ore. Si fa riferimento anche all'integrazione e alla comune volontà di individuare dei miglioramenti, cambiando la logica del minimo indispensabile con quella finalizzata alla realizzazione delle migliori condizioni possibili nell'ambito dell'attività lavorativa. Occorre poi consolidare il rapporto tra i responsabili del servizio protezione delle varie aziende e prevedere assemblee comuni di tutti i lavoratori che operano su un'imbarcazione in modo da poter ragionare efficacemente sui temi della sicurezza. In sostanza, nell'ambito di un'apposita assemblea tutti i lavoratori dovrebbero poter interloquire fra loro sulle problematiche presenti in azienda.

Dal nostro punto di vista, è importante garantire che i lavoratori che entrano nei cantieri siano informati e formati sui rischi. A causa degli appalti, infatti, molto spesso i lavoratori cambiano: oggi c'è un lavoratore e domani potrebbe essercene un altro, che magari non avendo ricevuto la formazione necessaria non è a conoscenza dei rischi. Vi è quindi la necessità – e in alcuni casi viene fatto – di constatare all'ingresso in cantiere che il lavoratore abbia ricevuto una specifica formazione in relazione al lavoro che andrà a svolgere. Esiste anche la possibilità di esportare «buone prassi» già in essere. Mi riferisco in particolare ad una sorta di registro del mancato infortunio, vale a dire un evento che non ha prodotto danni ai lavoratori ma che potenzialmente potrebbe essere pericoloso se in un secondo momento l'elemento di fatalità che ha evitato l'infortunio non si riproponesse. Ritengo pertanto opportuno riflettere su queste situazioni per arrivare ad una definizione di «buone prassi» o di prassi in qualche modo vincolanti, anche per effetto di normative e impostazioni proprie degli organismi di controllo, diversamente si corrono rischi troppo alti. Esiste quindi la necessità di muoversi fra una sorta di agevolazione-incentivazione delle buone pratiche e degli interventi che vanno oltre il mero dettato formale della legge e le necessarie operazioni di controllo, verifica e repressione laddove le norme vengano disattese. Credo inoltre che una normativa più severa sotto il profilo della responsabilità dei datori di lavoro e dei soggetti preposti al controllo potrebbe aiutare a risolvere almeno una parte del problema per quelle imprese che non volendo sposare la logica della sicurezza siano almeno costrette a tenerne conto.

ROSI. Signor Presidente, non vorrei ripetere quanto detto dal segretario provinciale della CISL, trattandosi di proposte condivise da tutte le organizzazioni sindacali. Siamo contenti di essere in questa sede, perché la situazione generale che si è creata a Viareggio e in tutta la Provincia, in particolare nel settore della cantieristica, è davvero difficile. Le criticità sono quelle espresse poc'anzi dal segretario Bolognini e riguardano innanzitutto gli appalti e i subappalti presenti in questo settore, spesso fuori dal controllo delle stesse organizzazioni sindacali.

Oltre a quanto si diceva poc'anzi, è opportuno intervenire sull'organizzazione del lavoro perché sovente si va oltre gli orari previsti contrattualmente e ciò rappresenta un problema serio.

MALACARNE. Innanzitutto desidero ringraziarvi per questa opportunità di esprimere le nostre considerazioni. Poiché non voglio ripetere quanto detto nei precedenti interventi, mi limiterò a ribadire alcuni concetti relativamente agli appalti e ai subappalti. Le cifre relative agli appalti e ai subappalti nella Provincia di Lucca non possono garantire ai lavoratori dipendenti l'applicazione dei contratti nazionali di lavoro; il che significa che in qualche maniera le aziende debbono recuperare.

Un'altra considerazione riguarda le RLS. A Lucca abbiamo circa 16.000 aziende artigiane e da cinque anni lottiamo con le organizzazioni che le rappresentano e con le stesse aziende per porre in essere una rappresentanza di RLS a livello di settore. Nonostante l'appoggio del precedente Prefetto non siamo riusciti, sul nostro territorio, ad organizzare per settore le rappresentanze sindacali dei lavoratori sulla sicurezza. Ciò significa che buona parte delle aziende non ha al suo interno i rappresentanti della sicurezza, con la conseguenza di una disinformazione sul concetto di sicurezza nel posto di lavoro.

D'altra parte le aziende, subappaltando più volte, non riescono a portare a conoscenza delle varie ditte certe norme di sicurezza. In realtà le stesse aziende dovrebbero realizzare i controlli, ma quando cinque o sei imprese lavorano nello stesso cantiere esistono notevoli difficoltà ad effettuare verifiche che abbiano un senso.

Altra problematica che desidero sottolineare è che alcune aziende, pur prendendo l'appalto, non hanno le maestranze per realizzarlo e di conseguenza debbono subappaltare un certo numero di dipendenti. Noi vorremmo che almeno un numero minimo di lavoratori fosse alle dirette dipendenze delle aziende e che queste non disponessero soltanto di uffici di progettazione subappaltando tutti i lavori relativi alla cantieristica.

ANTONIOLI. Onorevoli senatori, la nautica è un settore particolare, che negli ultimi quindici anni ha registrato una grande crescita (mediamente superiore al 10 per cento l'anno); si tratta di uno dei settori cresciuti maggiormente nel nostro Paese: sono aumentati la produzione, il numero delle barche costruite e la dimensione delle imbarcazioni. Sono stati costruiti anche nuovi cantieri e ristrutturati i vecchi, che sono diventati più grandi. È aumentata complessivamente l'occupazione del settore, ma è cambiato il modo di lavorare, nel senso che è diminuito il numero dei lavoratori dipendenti diretti addetti alla produzione, che addirittura in alcuni cantieri sono del tutto assenti. I cantieri oggi tendono a diventare una sorta di contenitore all'interno del quale il sistema degli appalti e dei subappalti costruisce la barca, mentre il cantiere fornisce sostanzialmente soltanto i servizi tecnici, di controllo, di magazzino, di progettazione e di amministrazione. In pratica, i cantieri addetti alla produzione sono pochi e in genere si occupano di parti limitate. Il rapporto tra dipendenti addetti alla

produzione e lavoratori impegnati complessivamente nel cantiere, nel migliore dei casi, è di 1 a 6, 1 a 7, in altri è addirittura pari a zero perché non ci sono addetti.

Questo è il problema maggiore: a fronte di un'organizzazione del lavoro molto complessa vi è una totale assenza degli attori fondamentali della sicurezza. Da una parte abbiamo i dipendenti del cantiere, pochi in rapporto al numero complessivo dei lavoratori impegnati nella produzione e talvolta non coinvolti direttamente nella stessa e quindi non investiti dei problemi in prima persona (laddove è maggiore il numero dei dipendenti diretti addetti alla produzione migliori sono le condizioni di sicurezza), dall'altra abbiamo i lavoratori degli appalti e dei subappalti, che operano in condizioni pesantissime utilizzando i contratti più disparati. Questi lavoratori non hanno contrattazione di secondo livello e spesso la loro retribuzione è particolare in quanto prevede paghe conglobate nelle quali la retribuzione mensile include anche il salario differito (ratei di tredicesima, ferie e TFR). Effettuano inoltre molte ore di straordinario; mediamente le ditte in appalto lavorano dalle 10 alle 12 ore al giorno ed è questo superamento di orario che consente loro di arrivare al salario dei lavoratori dipendenti del cantiere, con la differenza che questi ultimi lavorano soltanto otto ore. Ovviamente si tratta di aziende medio-piccole, alcune anche piccolissime, con lavoratori disseminati in più realtà lavorative e con una grandissima mobilità. Quindi, all'interno di un cantiere i lavoratori spesso cambiano; un giorno vengono mandati su una barca e il giorno dopo su un'altra, a discrezione dell'imprenditore che talvolta è molto debole e in qualche caso è addirittura una sorta di caporale, che si limita ad assumere persone perché il cantiere glielo chiede per farle lavorare su una barca, ma non ha una propria struttura produttiva, né un'organizzazione del lavoro o propri responsabili all'interno di ogni cantiere; si limita a mandare in cantiere, a seguito di una richiesta, i lavoratori che svolgono la loro attività sulla base delle indicazioni ricevute da un capo barca, individuato dal cantiere, che all'interno della stessa barca mette insieme quattro, cinque, dieci aziende diverse che lavorano contemporaneamente.

Una situazione di questo genere è del tutto atipica, perché non ci troviamo di fronte ad un'unica azienda che si occupa dell'intero processo produttivo, ed è di gran lunga peggiore di quella presente nell'edilizia nella quale, se non altro, esiste oggi un vincolo preciso: non è possibile subappaltare più del 30 per cento dell'appalto, laddove nei cantieri nautici tutto è subappaltabile. Le ditte in appalto spesso non hanno i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e laddove esistono sono puramente nominali perché l'impresa ne ha bisogno per essere in regola; in sostanza, venendo mobilitati da un cantiere all'altro costoro non hanno alcuna possibilità di svolgere effettivamente la loro funzione nell'ambito di una determinata realtà lavorativa e quindi non sono in condizione di rivendicare alcun diritto.

Abbiamo concluso accordi, già da molti anni, in cui è previsto che le lavorazioni incompatibili, nocive vengano eseguite fuori dall'orario di la-

voro, in modo da non esporre al rischio gli altri lavoratori. Tale previsione però non viene rispettata, a meno che casualmente non sia presente in quel momento il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza nel cantiere. Nessun lavoratore delle ditte appaltatrici, infatti, ha il coraggio di far rilevare che la lavorazione è incompatibile e quindi di rifiutarsi di eseguirla, altrimenti il giorno dopo rischia di essere lasciato a casa o di essere mandato da un'altra parte a fare un lavoro peggiore, senza alcuna forma di controllo. Il vero problema, quindi, è quello dell'organizzazione del lavoro.

Si tratta di un settore che realizza utili altissimi, ma che allo stesso tempo si sta impoverendo: nella nostra nautica si sono perse professionalità, perché non c'è formazione professionale. I cantieri fanno formazione professionale solo per le professionalità che sono al loro interno, quindi per le figure impiegatizie, quelle di controllo o legate al commercio, non per gli operai. La formazione di questi ultimi viene delegata alle ditte appaltatrici, che però difficilmente hanno le risorse per andare avanti, perché si aggiudicano gli appalti al massimo ribasso. Non c'è alcuna regola. Si è instaurata una concorrenza al ribasso con aziende che provengono dal Sud o da altri Paesi, che erogano i trattamenti più diversi ai lavoratori. La competizione si svolge spesso sul costo del lavoro, cioè si cerca di abbassare il costo del lavoro per aggiudicarsi l'appalto. I cantieri danno appalti al massimo per la costruzione di una barca, pertanto dopo tre, quattro sei mesi al massimo, il rapporto con il committente è terminato; si vedrà poi se quest'ultimo appalterà altri lavori e a quali condizioni.

Non più tardi di due anni fa, abbiamo sottoscritto con le associazioni imprenditoriali e il Comune di Viareggio un protocollo per limitare il ricorso al sistema degli appalti, ma riscontriamo che purtroppo i vincoli previsti non vengono rispettati, anche perché non ci sono figure che hanno il compito di farli rispettare. Per esempio, avevamo escluso la possibilità di ricorrere al subappalto, salvo situazioni del tutto particolari, e invece in molte realtà lavorative, a parte poche eccezioni, il subappalto è un fatto ordinario. Tutto ciò impoverisce il settore, si stanno perdendo professionalità, esperienze. I cantieri richiedono una qualificazione del sistema degli appalti, ma non investono su questo e quindi la qualificazione non c'è.

Gli ultimi dati dell'IRPET (Istituto regionale per la programmazione economica della Toscana) evidenziano che questo settore continua a crescere in misura rilevante, ma che nel contempo sta aumentando la competizione a livello internazionale, proprio perché i margini di guadagno sono consistenti. Ci sono quindi Paesi emergenti che si stanno proiettando su questo comparto, ovviamente con costi del lavoro che sono più bassi dei nostri. Tale situazione espone il settore ai rischi che ho descritto. Purtroppo, benché i nostri cantieri siano i più famosi al mondo, benché qui ci siano aziende che sono ai vertici delle classifiche internazionali, dal punto di vista della qualità il prodotto è abbastanza scadente, salvo rare eccezioni, anche perché una modalità lavorativa di questo tipo non può portare ad un prodotto di alta qualità. Di conseguenza, assistiamo al fenomeno di aziende che, dopo aver realizzato utili in questo comparto, si spostano in

altri comparti. Per esempio, imprese di grandi dimensioni si stanno orientando ad investire nell'ambito dei porti, cioè nella costruzione delle reti di servizio alla nautica, probabilmente con l'idea di delegare almeno parte della costruzione ad altri soggetti.

Dobbiamo cercare una soluzione. Riscontriamo un peggioramento consistente della situazione dal momento in cui, con il decreto legislativo n. 276 del 2003, è stata sostanzialmente abrogata la legge n. 1369 del 1960 che prevedeva dei vincoli al sistema degli appalti: era vietata l'intermediazione di manodopera e l'azienda appaltante – responsabile in solido con quella appaltatrice – doveva garantire l'applicazione ai lavoratori della ditta appaltatrice di condizioni economiche e normative non inferiori a quelle applicate ai lavoratori della ditta appaltante. Questa norma ci forniva gli strumenti per vincolare in qualche modo il sistema degli appalti, ricorrendo anche all'Ispettorato del lavoro, mentre oggi, con l'eliminazione di questo vincolo, le aziende sono completamente libere. Tra l'altro, una simile gestione del sistema degli appalti determina una flessibilità selvaggia, perfino peggiore di quella introdotta con il decreto legislativo n. 276. Da noi, infatti, ci sono pochi lavoratori interinali, anche perché questi costano non meno dei lavoratori dipendenti mentre quelli delle ditte appaltatrici costano molto meno. Con l'appalto, si può arrivare ad avere lavoratori a costi bassissimi, applicando i contratti più disparati. Questa forma di rapporto di lavoro è sostanzialmente rimasta priva di controllo, anche perché stiamo parlando di un settore atipico, particolare, che presenta una situazione di forte rischio. Sarebbe pertanto necessario riprendere in considerazione i principi della legge n. 1369 e fissare dei paletti al sistema dell'appalto.

Come è stato in parte evidenziato, abbiamo poi il problema del coordinamento e dell'applicazione dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 626, perché le figure previste da quella normativa sono assenti o fasulle. In alcuni cantieri il coordinamento delle varie attività all'interno della barca viene effettuato da una ditta che si è aggiudicata l'appalto. Ovviamente, il responsabile della ditta appaltatrice non ha alcun potere, alcuna autonomia decisionale, quindi ognuno fa ciò che vuole, in una sorta di anarchia dove l'unica regola è varare la barca in qualsiasi modo, superando l'orario di lavoro, lavorando di notte, il sabato, la domenica, il 1° maggio, insomma quando è necessario, pur di riscuotere i soldi dall'armatore. Occorre quindi intervenire sull'articolo 7 per esigere che venga applicato, pretendendo che i soggetti in esso previsti siano effettivamente individuati e che l'impresa appaltatrice, quindi il cantiere, sia responsabile nei confronti di tutti coloro che lavorano all'interno del cantiere, anche se in appalto.

Non bisogna dimenticare poi il nodo delle concessioni. La maggior parte dei cantieri navali insiste su concessioni demaniali, quindi su aree pubbliche. La disponibilità dell'area è un fattore di produzione assolutamente determinante. Purtroppo il codice della navigazione, in base a cui oggi i Comuni – su delega della Regione – rilasciano le concessioni e possono decidere anche di revocarle, è abbastanza vecchio, nel senso che è

orientato a dare altri tipi di risposte. E' forse necessario collegare le modalità di rilascio, revoca o sospensione delle concessioni a criteri di sicurezza e alla presenza di determinate caratteristiche nei cantieri. Questo potrebbe essere uno strumento molto efficace, come quello usato nel settore dell'edilizia per gli appalti pubblici, nei quali si spende denaro pubblico. In questo caso non si tratta di denaro pubblico, ma sono comunque risorse pubbliche, trattandosi di aree demaniali, che partecipano direttamente e in maniera rilevante alla produzione e quindi possono rappresentare una leva molto importante nelle mani dell'ente.

PARDINI. Onorevoli senatori, il cantiere navale Azimut-Benetti, per cui lavoro (sono altresì un rappresentante dei lavoratori per la sicurezza), è il primo a livello europeo e il secondo a livello mondiale. Desidero innanzitutto ringraziare questa Commissione parlamentare perché mi ha dato l'opportunità di denunciare ciò che mi accingo a dire. La panoramica che ha fatto il signor Antonioli corrisponde alla realtà. I problemi che si manifestano non solo nel nostro cantiere, ma in tutta la cantieristica derivano dall'organizzazione del lavoro. Oggi i padroni, gli imprenditori cercano di riempire il portafoglio a spese dei lavoratori. È vero che il mercato del diporto sta tirando, però mi sembra che questi imprenditori cerchino più che altro di sfruttare l'occasione, di prendere tutto quello che si può.

Inoltre, nel cantiere, come è già stato detto, ci sono ditte in appalto e in subappalto che non sono a norma e i lavoratori di queste ditte non sono formati per l'attività che svolgono, per cui la loro sicurezza è sempre a rischio. Negli ultimi anni, nei cantieri navali si vedono sempre più spesso lavoratori extracomunitari, che secondo la legge dovrebbero aver completato la formazione, in base al rischio che possono correre durante la lavorazione che devono svolgere, prima di entrare nel mondo del lavoro, quindi nel cantiere. In realtà, al 90 per cento dei lavoratori delle ditte in subappalto questa formazione manca.

Parlo dell'organizzazione del lavoro perché i tempi di consegna delle imbarcazioni oggi sono sempre più stretti. Nell'azienda in cui lavoro, le stesse imbarcazioni che cinque anni fa si realizzavano in 12-18 mesi (mi riferisco a barche da 60 metri) oggi vengono consegnate dopo soli 9-12 mesi. Tuttavia, gli spazi in cui si lavora sono sempre gli stessi, non sono più grandi, mentre i lavoratori presenti all'interno della barca sono sicuramente più numerosi, con rischi maggiori sul fronte della sicurezza, anche a causa delle lavorazioni incompatibili.

Abbiamo dato la nostra disponibilità a tenere il cantiere aperto per un numero maggiore di ore: in seguito ad accordi con l'azienda, il cantiere, prima aperto dalle 7,30 alle 17, può restare aperto dalle 6 fino alle 22. In tal modo, avremmo l'opportunità di non respirare i vapori tossici prodotti con le lavorazioni incompatibili. Ma questo in realtà non avviene. L'azienda tiene aperto il cantiere dalle 6 alle 22, ma come normale orario di lavoro, per cui vengono svolte anche lavorazioni incompatibili. Le persone più a rischio sono i lavoratori delle ditte in subappalto, perché sono i

più ricattabili. Si tratta di ditte che oggi nascono e domani muoiono, che oggi ci sono e domani non si vedono più.

Il nostro cantiere conclude contratti chiavi in mano, nel senso che la ditta riceve l'appalto per la costruzione della barca e la deve realizzare completamente. Il regolamento dell'orario di lavoro non ce l'ha l'azienda madre, ma la ditta appaltatrice, che stabilisce l'orario in base ai tempi concordati per la consegna. Ciò vuol dire che molti lavoratori, specialmente quelli in subappalto, saranno costretti a lavorare 10-12 ore al giorno; a volte abbiamo superato anche le 16 ore. Per questo motivo purtroppo si sono verificati incidenti a volte anche gravi, drammatici.

A mio avviso, la questione della sicurezza è strettamente legata all'organizzazione del lavoro, perché se il lavoro fosse organizzato meglio, i lavoratori sarebbero distribuiti su più turni e non sarebbero stressati dall'orario. Si tenga conto anche del fatto che le paghe, specialmente quelle dei lavoratori in subappalto, si aggirano sugli 800-900 euro. Se al lavoratore si dice che dopo le otto ore non gli si può permettere di entrare in cantiere, si finisce con il generare una guerra tra poveri. Quando vedo quelle buste paga riesco a capire perché queste persone lavorano per così tante ore. Sappiamo però che, in questo modo, costoro mettono a repentaglio la loro vita e quella degli altri.

Un ulteriore problema riguarda la formazione. Il decreto legislativo n. 626 ha subito un cambiamento non indifferente già nel 1996, anche per quanto concerne la questione delle responsabilità. Infatti, in origine le responsabilità erano state attribuite alle aziende madri che appaltavano il lavoro, oggi purtroppo queste responsabilità ricadono sui preposti, sui capi barca. Si tratta di lavoratori a cui viene prospettata un'opportunità di crescita professionale, la possibilità di acquisire un vantaggio dal punto di vista lavorativo, ma costoro forse non si rendono neanche conto della responsabilità che si assumono. Se i preposti fossero formati, certi incidenti, ad esempio quello che si è verificato circa un mese fa nella mia azienda a danno di un lavoratore di una imbarcazione, non accadrebbero; se accadono è perché si fa poca formazione ai preposti. Inoltre, nonostante essi vengano formati, ricevono da parte dell'azienda *input* per cui devono comunque organizzarsi in modo tale da consegnare la barca in certi tempi, questo pur essendo preposti, pur dovendo salvaguardare la salute dei lavoratori che hanno intorno. Quando ho parlato con i preposti mi hanno detto che cercano di fare quello che possono per la sicurezza, ma che dovendo consegnare la barca in tempi stretti espongono per forza a rischi altre persone. Vorrei allora che vi fossero leggi più severe riguardo alla responsabilità di chi riveste questi ruoli.

Dico con rammarico che, purtroppo, circa una settimana fa, a seguito di una denuncia, c'è stata un'ispezione della ASL nella azienda dove lavoro; si è verificato che mancava l'impalcatura sulla barca e quindi vi era il rischio di caduta (questo a distanza di un mese e dieci giorni da un infortunio mortale). È stata fatta una multa amministrativa di circa 1.250 euro, però è stato anche detto che se fosse stata messa l'impalcatura entro tre giorni sarebbe stato sufficiente pagare un quarto della sanzione. I lavo-

ratori si lamentano di questo e hanno paura, perché purtroppo sanno che ditte grandi come la nostra hanno già un *budget* a rischio, a causa delle multe della ASL e dell'Ispettorato del lavoro; quindi la sensibilità viene sempre più meno, mentre i rischi aumentano.

MARTINELLI. Signor Presidente, sono RSU della Perini Navi, uno dei cantieri che investono molto in sicurezza: in un anno abbiamo avuto solamente un mese complessivo di infortuni. Le cose però non vanno così bene con gli appalti: ci sono operai di serie A, di serie B e di serie C. C'è gente sottopagata, che guadagna 700 euro al mese, compresa la trasferta in Italia, e che lavora 10-12-13 ore al giorno. In questo caso si può far poco, perché queste persone sono costrette a fare simili straordinari. Inoltre, non viene fatta loro alcuna formazione, perché anch'essa ha un costo. Abbiamo poi un altro problema: ci sono al nostro interno ditte straniere e non riusciamo a comunicare con i loro dipendenti. Nella nostra azienda lavorano quattro ditte straniere: abbiamo operai tedeschi, spagnoli, danesi, a volte anche turchi, perché la Perini Navi ha anche un cantiere in Turchia. I problemi maggiori che ci troviamo a dover affrontare sono con le ditte subappaltatrici: occorrerebbe una legge che mettesse dei paletti, in maniera che non ci siano i subappalti.

DINELLI. Onorevoli senatori, sono un dipendente della Polo Nautico, il cantiere all'interno del quale circa due mesi fa si è verificato un infortunio mortale ed io ho avuto la sfortuna di vedere questo ragazzo in agonia – è morto tre giorni dopo – perché l'ho assistito a terra, agonizzante. Credo che se si vuole dare valore all'incontro di questa mattina, come mi auguro e come tutti speriamo, bisogna che si prenda atto che questo è un settore che è sfuggito di mano: è sfuggito di mano a noi lavoratori, ma credo anche alle imprese e alla legge. Sono convinto che se mettessimo insieme, conoscendo bene il settore, le nostre volontà si potrebbe veramente dare un giro di vite ad una situazione che è drammatica. La situazione è questa: stamattina sono entrato a lavorare e ho trovato gente in mutande che attaccava ad un chiodo i vestiti bagnati (arrivano perfino in bicicletta, sotto la pioggia) e indossava indumenti estremamente sporchi per andare ad operare in situazioni veramente penose. Tuttavia se arriva una verifica della ASL il cantiere è perfettamente in regola per quel che riguarda la parte normativa. Il responsabile del servizio di prevenzione e protezione svolge tale funzione in tutti i cantieri della darsena e se andate a vedere come sono i protocolli di sicurezza noterete che sono tutti uguali, cambia solamente l'intestatario: Polo Nautico, Perini, Azimut. Lo stesso RSPP, il medesimo per tutte le aziende, non è presente nel cantiere, perché è solamente un consulente esterno.

Ho il massimo rispetto per tutti coloro che lavorano, compresi i dipendenti della azienda sanitaria locale, ma quando arriva la «visitina» della ASL (che per stessa ammissione di quest'ultima, se proprio abbiamo fortuna, si verifica una volta l'anno nonostante i continui solleciti a venire in quanto organo competente) normalmente risulta tutto a posto. Strana-

mente, il giorno prima e il giorno dopo la situazione è penosa, ma il giorno della «visitina» è comunque migliore.

È proprio su questo aspetto che bisogna porre attenzione: gli organi competenti sono un elemento importantissimo all'interno dei luoghi di lavoro (ASL, Ispettorato del lavoro, Vigili del fuoco, nel nostro caso anche Capitaneria di porto, in quanto area demaniale) ma devono avere la possibilità di lavorare e soprattutto di applicare leggi che poi vengono rispettate. Come ha detto giustamente Martinelli, se viene fatta una verifica e si riscontra che il ponteggio non è a norma, il cantiere va sequestrato, non può essere data la possibilità di metterlo a posto, continuando a mandarci a lavorare le persone, per poi ridurre la multa. Qui si manda la gente al massacro! I cantieri, quando non sono in condizioni di sicurezza, vanno chiusi e bisogna fare delle leggi che magari, nel periodo della chiusura, diano la possibilità ai lavoratori di essere sostenuti con una sorta di cassa integrazione. Nei cantieri navali tutti i giorni la gente viene mandata al macello, non solo perché, come è stato detto, non viene fatta né formazione né addestramento, ma anche perché spesso si tratta di persone che non sanno nemmeno cosa sia una nave. Sapete come vengono fatte, a volte, le assunzioni giornaliere? Le persone vengono assunte giorno per giorno, oppure hanno un *part-time* di 4 ore e ne lavorano 12 al giorno, e se viene la visita fanno figurare che sono nel *part-time* concordato. Ho parlato di questo anche in Consiglio comunale giorni fa, visto che stiamo parlando di perdita di professionalità. Si tratta di gente che scappa dalla disperazione, da zone in cui c'è la disoccupazione al 100 per cento, di extracomunitari. Ma in questo momento accade lo stesso anche a noi. Mi sembra quasi di raccontare le scene che si vedono nei film sulla camorra, sulla mafia. Vengono assunte persone che la mattina si trovano lì e non sanno nemmeno cosa sia la poppa o la prua di una nave; vengono mandate a bordo senza sapere nemmeno dov'è un'eventuale via d'uscita in caso di incendio. Non viene loro spiegato assolutamente niente: serve solamente la manodopera spicciola e la si prende dove la si trova. Si tratta di gente che se serve il muratore fa il muratore, se serve il carpentiere fa il carpentiere, se serve il falegname fa il falegname. Ma questo non è sviluppo, questo è un senso di inciviltà cui non siamo abituati.

Ho trentaquattro anni di contributi, alcuni passati in cassa integrazione; quando sono rientrato dalla cassa integrazione mi sono trovato di fronte ad un mondo estremamente diverso. Non ci può essere sviluppo in un Paese civile se si accettano e si tollerano zone di banditismo, perché questo è banditismo: quando si leva alla gente il diritto di andare a lavorare la mattina con la certezza di tornare a casa la sera, io lo chiamo banditismo, non so usare un'altra parola.

Tutti insieme dobbiamo trovare la forma per salvare queste persone. In merito all'incidente in questione (per il quale aspettiamo perlomeno di essere messi a conoscenza delle indagini, perché ci vorremmo costituire parte civile) non è stato detto che mancava la tavola, bensì che forse quel lavoratore non doveva andare ad operare. Questo è sconvolgente. Possibile che nessuno dica - e se oggi verrete a visitare l'azienda vi mo-

strerò come è accaduto l'incidente – che tra la barca e il ponteggio che copre la stessa c'è un buco, all'interno del quale è caduto il lavoratore, e che sarebbe bastata una tavola per salvargli la vita?

Secondo noi, lo sviluppo futuro del nostro settore dovrebbe prevedere un'assoluta prevenzione, dando la possibilità agli organi preposti, magari attraverso un finanziamento, di essere maggiormente presenti e facendo in modo che quando vengono verificate irregolarità si chiuda il cantiere. Non possono esservi leggi che consentono di pagare meno, dietro impegno dell'azienda a sanare le irregolarità, perché il tipo di produzione è tale per cui già dopo 10 giorni quella barca non c'è più, è in navigazione, oppure è passata ad un'ulteriore fase del processo produttivo, all'interno della quale magari quella tavola dà noia.

Nel momento in cui presentiamo le denunce – e ne presentiamo tante – e gli organi preposti non vengono si perde la fiducia e si rimane veramente sconcertati. Abbiamo bisogno di un aiuto concreto, perché la cantieristica è sfuggita di mano e non ce la facciamo più a reggere una situazione di forte imbarazzo come quella che stiamo vivendo. I lavoratori hanno bisogno di aiuto, di essere sostenuti; certamente qualcosa possiamo fare noi interni, anche con i rappresentanti sindacali, ma c'è bisogno di ben altro: c'è bisogno di credere veramente che andare a lavorare sia un diritto e tornare a casa anche.

DELL'UOMO. Signor Presidente, sono responsabile del Dipartimento sicurezza. Poiché credo sia stato detto tutto, insisterei nel sottolineare una questione fondamentale: abbiamo bisogno di un supporto legislativo che si occupi di situazioni del genere. Dico questo perché credo sia in fase di elaborazione un testo unico sulla sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro.

A mio avviso, deve essere rafforzato il ruolo del RLS: deve essere data a questa figura più esigibilità rispetto alle questioni che giornalmente affronta e il suo operato deve essere svincolato da regole che attualmente lo limitano e in alcuni casi ne deformano il ruolo. Mi riferisco, ad esempio, alle ore di permesso che il RLS ha a disposizione, che non possono essere limitate, perché quando egli svolge la sua funzione lo fa perché i suoi colleghi di lavoro ne hanno bisogno. Deve essergli dato un maggior potere d'azione. Devono altresì essere potenziate le buone pratiche di cui ha parlato il segretario della CISL Bolognini, che in alcuni casi sono state adottate in altri comparti, anche qui a Lucca. Si tratta di pratiche che nascono da una contrattazione di secondo livello, che purtroppo nel caso specifico è quasi del tutto assente e che bisognerebbe trovare il modo di estendere. Mi riferisco, per esempio, alla riunione periodica che oggi, a distanza di tredici anni dall'applicazione del decreto legislativo n. 626, è un adempimento del tutto formale e burocratico. La riunione periodica si deve svolgere più spesso e il DURC deve essere valutato con maggiore frequenza: ad esempio, in aziende di altri comparti abbiamo introdotto norme in virtù delle quali ciò avviene a cadenza mensile e le aziende danno risposte di mese in mese. Questo facilita l'instaurarsi di

comportamenti virtuosi, che possono essere d'aiuto, oltre al famoso registro dei mancati infortuni di cui ha parlato Bolognini.

C'è poi il ruolo degli RSPP. Chi mi ha preceduto ha tracciato un quadro del tutto esatto della situazione: un solo RSPP, esterno, che serve un numero indicibile di aziende, con DURC che sono la fotocopia l'uno dell'altro (non c'è assolutamente specificità in questo tipo di documenti). L'RSPP, che è una figura che dovrebbe conoscere il processo produttivo e i lavoratori uno ad uno, di fatto è completamente assente.

C'è poi il ruolo dei preposti, su cui mi sento in dovere di insistere essendo fondamentale. Il preposto è la presenza aziendale sul luogo di lavoro: si tratta infatti spesso di un lavoratore che sta accanto ai suoi colleghi. Di fatto ha però un ruolo ambiguo. Occorre una legislazione che svincoli il preposto; non può essere un lavoratore a pretendere che i suoi colleghi lavorino in sicurezza; nello stesso tempo non può però neanche essere colui che ha un rapporto diretto con l'azienda a raccomandare da un lato di fare tutto in sicurezza, dall'altro di terminare magari entro la mattina successiva. Questi due aspetti non possono più andare di pari passo.

Lo stesso vale per quanto riguarda alcune responsabilità specifiche. L'RSPP spesso è il direttore dell'azienda, è il capo fabbrica e questi ruoli sono tra loro incompatibili. L'incompatibilità deve essere sancita per legge. L'RSPP deve fare l'RSPP e non altre cose. Il ragionamento non deve essere quello per cui dal momento che per l'azienda la sicurezza non è, in definitiva, così importante il lavoratore può svolgere anche il compito di RSPP. Occorre un supporto di legge che ci aiuti, che migliori le condizioni dei lavoratori, a partire dall'esigibilità dei loro rappresentanti e dalla formazione, che è la cosa fondamentale. Vi è la necessità di una formazione vera, che possa essere controllata.

Vi è poi il tema della sanzionabilità. C'è sicuramente una questione di premialità a favore delle aziende virtuose, ma è vero che l'ASL interviene dieci giorni dopo essere stata chiamata (e a questo punto è quasi meglio che non intervenga affatto così da risparmiare risorse e intervenire magari al momento opportuno e nel modo giusto in un altro luogo di lavoro). I controlli devono essere più numerosi e l'ASL e l'Ispettorato del lavoro devono avere a disposizione maggiori risorse, altrimenti il lavoro si impoverisce, aumentano gli infortuni e si tornerà a situazioni che speravamo non dover più affrontare.

In questo ambito va potenziato anche il ruolo degli enti locali. Non vedo perché, attraverso un'adeguata formazione, anche la Polizia municipale, così come in altri comparti, non possa essere indirizzata, ad esempio, verso il controllo sui luoghi di lavoro.

CINQUINI. Sono un rappresentante della CISL. Ringrazio anzitutto per questo incontro che ritengo molto importante. Per non ripetere quanto già detto dai colleghi che mi hanno preceduto, vorrei sottolineare l'esigenza di uscire dall'anarchia che si è creata, come qualcuno ha detto. Dal momento che la complessità dell'organizzazione nella cantieristica è molto pesante, ritengo bisognerebbe cominciare ad intraprendere un per-

corso di certificazione etica per quanto riguarda le ditte, almeno quelle più grandi. Abbiamo bisogno di certificare la filiera produttiva: penso alla Perini Navi che ha lavorazioni in Turchia a tutte le aziende dell'indotto, ma anche all'Azimut. Lavorare su una certificazione che sia chiaramente premiante per le aziende che la attuano ci potrebbe dare la possibilità di riassestare l'anarchia che si è creata, con tante aziende satelliti intorno all'azienda madre. Quindi: responsabilità dell'azienda madre.

Ciò potrebbe servire anche rispetto all'abbassamento della qualità del prodotto di cui si è parlato. Andrebbe migliorata la qualità sia del prodotto che della vita, quindi dei rapporti umani all'interno delle aziende. Il termine «qualità» viene normalmente usato soltanto per il prodotto e non si guarda mai alla qualità dei rapporti di vita che si consumano all'interno di questa area, ma in generale in tutte le aree produttive. Il nostro compito è quello di aumentare questa qualità, sia per rispondere al bisogno di continuare a produrre questo prodotto, sia per continuare ad avere una vita dignitosa, il che vuol dire anche tornare a casa la sera, possibilmente in buona salute. Lavorare su questa certificazione dovrebbe diventare una priorità. Occorre far capire all'azienda che questo passaggio (che certo può costare nell'organizzazione) potrebbe dare dei frutti anche insperati.

PRESIDENTE. Ringrazio gli intervenuti per il contributo fornito. Ci farà piacere mantenere vivi e costanti i rapporti con voi. Vi saremo inoltre grati se ci vorrete inviare delle note che saremo ben lieti di tradurre quanto più possibile in atti concreti.

Dichiaro conclusa l'audizione.

Intervengono, il dottor Elio Pianezzi, dell'Associazione industriali, il dottor Pietro Martinelli, presidente della Confartigianato di Lucca, il signor Stefano Tesi, direttore della Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa (CNA) di Lucca.

Audizione di rappresentanti delle associazioni di categoria

PRESIDENTE. A nome dell'intera Commissione saluto e ringrazio gli intervenuti.

Sicuramente conoscete il motivo per il quale noi siamo qui in qualità di componenti della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno degli infortuni sul lavoro, con particolare riguardo alle cosiddette «morti bianche». Siamo grati di poter ascoltare oggi le vostre considerazioni sul tema in oggetto, con l'indicazione di eventuali problematiche, così da consentirci di compiere una verifica diretta con operatori del territorio e di meglio comprendere le situazioni di questa parte del Paese.

PIANEZZI. Signori senatori, intervengo in rappresentanza dell'Associazione industriali della Provincia di Lucca. Anche per semplicità e praticità, abbiamo predisposto un breve promemoria, che vi abbiamo conse-

gnato, in cui sono sintetizzate le posizioni dell'Associazione per quanto riguarda la questione della nautica da diporto.

Rispetto alle altre attività manifatturiere, la nautica presenta delle caratteristiche particolari perché, come tutti certamente sapete, si intrecciano in contemporanea lavorazioni diverse, svolte da soggetti giuridici diversi, con caratteristiche diverse a seconda si tratti di costruzioni o di riparazioni, caso in cui, come accaduto recentemente, gli equipaggi e l'armatore normalmente rimangono a bordo svolgendo delle attività. È questa una caratteristica tipica della cantieristica navale e comunque ne costituisce una connotazione.

Una situazione di questo genere richiede chiaramente un'attenzione specifica. Tuttavia (nonostante il recente incidente, che presenta peraltro delle particolari connotazioni), i dati sull'andamento infortunistico settoriale non presentano un andamento particolarmente significativo rispetto alla situazione degli altri comparti nella Provincia. Ciò non significa che i dati siano positivi, ma – ripeto – essi non hanno delle connotazioni di particolare rilevanza. Sono in linea, più o meno, con tutti gli altri.

Nella materia della sicurezza, l'Associazione industriali e i cantieri navali hanno cercato di muoversi fondamentalmente sulla base di due filoni, che a nostro avviso sono quelli che dovrebbero connotare una possibilità di intervento e di miglioramento nel campo della sicurezza sul lavoro in questo settore, così come negli altri: l'individuazione di norme di comportamento da osservare e da diffondere e la formazione-informazione fatta a tutti i livelli.

Per quanto riguarda le norme di comportamento, da parte nostra e dei cantieri c'è stata una collaborazione con i vari enti (tra cui la ASL), per l'individuazione di protocolli e di disposizioni operative. Da ultimo, nel 2005, è stato sottoscritto un protocollo di intesa (allegato alla documentazione fornitavi) con il quale sono state individuate delle clausole da inserire nei contratti di appalto proprio relativamente agli aspetti della sicurezza e dei rapporti tra committente e società appaltatrice, in maniera tale da cercare di diffondere sempre più una serie di regole comuni e condivise che possano contribuire a un migliore coordinamento nei rapporti di sicurezza tra committente e appaltatore e anche a diffondere una cultura della sicurezza.

L'altro aspetto essenziale sul quale ci si è mossi è quello della formazione-informazione. Nel nostro caso sono stati tra l'altro predisposti, progettati e gestiti in collaborazione con la ASL n. 12 (che ha svolto quasi sempre l'attività di docenza, così da avere un supporto ancor più qualificato e tecnico in questa materia) una serie di corsi riguardanti i più vari aspetti: dai responsabili del servizio di protezione, a quelli del primo soccorso; alcuni più specifici sulle piattaforme elevabili e sui carrelli elevatori; altri destinati essenzialmente al settore come, ad esempio, quelli dei preposti e dei capi barca e sull'uso dei ponteggi, che rappresentano un aspetto essenziale nella sicurezza, non soltanto in questo comparto ma in molti altri, tra cui quello dell'edilizia.

Un filone che si sta cominciando a portare avanti, da noi giudicato molto interessante, è quello della ottimizzazione del sistema di gestione, anche tramite corsi specifici che tendono a perfezionare l'attività di coordinamento tra il cantiere principale e le varie ditte appaltatrici. Da questo punto di vista, c'è un percorso che, con momenti di informazione, formazione e addestramento, è rivolto ai dipendenti dei cantieri navali e delle ditte appaltatrici, per cercare di ottimizzare le procedure di lavoro attualmente in essere e anche di scriverle e definirle. Ad oggi, infatti, molte di queste procedure sono lasciate alla memoria, che purtroppo spesso si perde perché con il ricambio generazionale, alcune figure, e con esse molte competenze, vengono a sparire.

In quest'ottica, proprio in questi giorni abbiamo confermato al Comune di Viareggio la nostra disponibilità a collaborare all'iniziativa lanciata dal Sindaco per individuare percorsi comuni e concordati che tendano a migliorare le condizioni di sicurezza nei cantieri navali, soprattutto con riferimento all'essenziale esigenza di meglio coordinare le attività in appalto. Come unica condizione abbiamo richiesto che questo tavolo si occupi di problemi di sicurezza attraverso una collaborazione comune delle organizzazioni sindacali, degli enti pubblici (ASL, Comune) e delle associazioni datoriali, evitando che diventi un tavolo di confronto sindacale che può trovare, se del caso, la propria attuazione in altri sedi. A nostro avviso, infatti, si rischierebbe in tal modo di aprire dei momenti di conflitto e di non portare alcun contributo alla sicurezza, che è invece l'obiettivo che tutti vogliamo raggiungere. In quest'ottica abbiamo dato la nostra disponibilità a impegnarci per l'individuazione di protocolli, norme di comportamento e buone pratiche che crediamo possano portare ad un miglioramento delle condizioni di sicurezza, se concordati e diffusi fra tutti gli operatori. Su questo tema nei prossimi giorni, sia come Cantieri che come Associazione industriali, ci incontreremo per dare il nostro contributo.

Come già detto, l'Associazione industriali ritiene che gli strumenti per intervenire positivamente sui problemi della sicurezza siano costituiti dalla formazione e dall'informazione, da attuare a tutti i livelli. Indubbiamente rimangono ancora settori non coinvolti, o coinvolti solo parzialmente in questa attività di formazione e informazione, che invece – ripeto – andrebbe largamente diffusa individuando norme di comportamento e buone pratiche che contribuiscano a migliorare le condizioni di lavoro.

Per far funzionare il sistema occorre diffondere la cultura della sicurezza a tutti i livelli. Da parte degli enti pubblici, è necessaria un'azione collaborativa di prevenzione nella fase a monte, attraverso un rapporto più stretto con le ASL, che peraltro hanno dichiarato la loro disponibilità in tal senso. Da parte degli organi preposti al controllo è necessaria invece un'attività di verifica e repressione di eventuali irregolarità, accompagnata, a nostro avviso, da un'azione finalizzata all'individuazione di elementi premianti per le aziende virtuose in modo da costituire un ulteriore incentivo finalizzato a sollecitare la loro volontà di attivarsi ancor di più in questa direzione. Qualche risultato è stato fatto con le norme INAIL,

anche se sono un po' troppo farraginose e di difficile applicazione; probabilmente occorrerebbe formularle meglio affinché contribuiscano, insieme ad altre azioni, al raggiungimento di un buon risultato. Da tempo abbiamo avviato tale percorso in questo e in altri settori e intendiamo portarlo avanti per cercare di migliorare le condizioni di sicurezza e la vita quotidiana nei luoghi di lavoro.

PARDINI. Signor Presidente, rappresento in questa sede le aziende nautiche di Viareggio. Per quanto riguarda il problema della sicurezza sul posto di lavoro, negli interventi che mi hanno preceduto sono state svolte diverse considerazioni su come affrontare questo tema e quindi su come combattere questi tipo di infortuni. Si è parlato di prevenzione, di formazione, di possibilità di un'interazione tra le varie forze che lavorano in cantiere, dalla committenza all'appaltatore, agli addetti alla vigilanza (RSPP, RSAP), a tutti coloro che fanno parte della filiera.

L'aspetto che vorrei evidenziare, al di là di quanto è stato giustamente detto, è che spesso si trascura l'aspetto contrattuale. Molte di queste aziende artigiane, un po' come succede nell'edilizia, sono costrette ad una competizione a livello economico che spesso le limita in termini di sviluppo. Negli ultimi anni a Viareggio la nautica ha conosciuto un notevole sviluppo industriale che ha portato ad un nuovo tipo di impostazione contrattuale, maggiormente rivolta ai numeri e alla concorrenza diretta tra le varie aziende. Inoltre, l'enorme mole di lavoro creatasi a Viareggio ha attratto molte aziende anche da altri comparti e persino dall'estero. La conseguenza è che ci troviamo di fronte a situazioni contributive e regimi fiscali diversi che sul mercato possono fare la differenza in termini di prezzo.

In questo breve intervento vorrei porre l'accento sulla possibilità che in futuro il principio contrattuale sia maggiormente rispettato dal punto di vista economico. Non è possibile, infatti, mettere in competizione le aziende costringendole a confrontarsi per pochi euro e al tempo stesso chiedere loro di formare i lavoratori dotandoli di tutti i possibili requisiti formativi, anche tecnici, per combattere la piaga delle «morti bianche». Occorre che le aziende artigiane, che lavorano in appalto o in subappalto nei cantieri, abbiano una forza contrattuale che dia loro la possibilità economica di far fronte alla formazione, la quale rappresenta un costo in termini di tempo, di spese vive, di materiali e di tecnologia. Pertanto, se vogliamo che le aziende si adeguino agli *standard* richiesti dai cantieri dobbiamo dar loro la possibilità economica di fronteggiare questa esigenza.

In tutti gli interventi in materia generalmente questo tasto lo si tocca malvolentieri perché entra nello specifico riguardando la trattativa tra l'azienda artigiana o appaltatrice e il cantiere. È difficile sindacare in questo senso, ma chi lavora nel settore e tutti i giorni è a contatto con questa realtà verifica costantemente tale situazione. Vorrei sottolineare che la parte del contratto di lavoro nella quale si evidenziano, giustamente, gli obblighi della ditta appaltatrice dovrebbe essere integrata da una sorta di riconoscimento per le aziende virtuose sotto il profilo dell'attenzione

nei confronti della sicurezza. Nel documento fornito dall'Associazione industriali questo aspetto viene sottolineato ed essendo per noi importante lo appoggeremo senz'altro. Confartigianato da sempre collabora con il Comune di Viareggio, le forze sociali, la CNA e l'Associazione industriali per fare in modo che sul territorio di Viareggio e della Versilia il fenomeno delle «morti bianche», sia di quelle relative al settore nautico che al lavoro più in generale, vada nella direzione di un miglioramento. La nostra collaborazione è piena e totale, vorremmo però porre l'accento su una maggiore attenzione verso l'aspetto contrattuale per evitare che una competizione troppo impegnativa dal punto di vista economico immobilizzi le aziende più piccole impedendo loro di aggiornarsi in modo adeguato. Questo fattore è importante e se lo si tralascia tutto il resto potrebbe sfuggire.

TESI. Signor Presidente, benché noti la presenza di due senatori della zona, che pertanto conoscono la situazione, non posso esimermi dal fare un breve ragionamento su cosa rappresenti la nautica a Viareggio. Si tratta di una filiera particolare – come molti di voi sanno ma reputo necessario ribadirlo – che attualmente conta 280 cantieri, il 63 per cento dei quali costituito da imprese artigiane: in tutto circa 500 imprese con 3.500 addetti. Viareggio oggi rappresenta il primo polo mondiale della nautica da diporto. Se in passato il comparto della nautica di Viareggio era incentrato sul settore mercantile oggi, a seguito della profonda trasformazione della nautica da diporto, questo settore non esiste più. La nautica da diporto è un sistema particolare e complesso, la cosiddetta filiera della nautica, caratterizzato dalla presenza di grandi imprese, che non hanno molti dipendenti diretti, attorno alle quali sono nate imprese artigiane con una forte specializzazione. Si tratta quindi di un sistema estremamente complesso che tiene conto di circa 65 specializzazioni, dalle attività di servizio alla produzione e così via. È un segmento molto frazionato e al tempo stesso altamente specializzato, che richiede una notevole rapidità nelle commesse. Quando questi gioielli del mare vengono ordinati, i committenti chiedono tempi rapidi di consegna e ciò rende necessario realizzare le commesse in tempi stringenti e lavorare per segmenti molto specializzati. Viareggio presenta poi un problema di spazi e pertanto ha dovuto decentrare verso altre realtà (Pisa, Massa Carrara) talune specializzazioni. Quindi si tratta di un comparto specializzato e molto frazionato nel quale, attorno alla grande impresa con pochi dipendenti, vi sono moltissime imprese artigiane.

Non desidero entrare nel merito di questioni di natura economica, ma sebbene non si sia ancora in presenza di un decentramento della produzione all'estero perché è necessario costruire nelle vicinanze (anche se una serie di cantieri stanno già costruendo gli scafi in Turchia o in altre realtà), è fuor di dubbio che occorre scomporre l'intera filiera produttiva. Dal quadro fin qui esposto si evince la necessità di gestire al meglio questo tipo di filiera. Evidentemente esiste il rischio, come del resto è accaduto, di dover formare lavoratori in tempi troppo rapidi con la conse-

guenza di non fornire un'adeguata formazione, premessa necessaria per una buona sicurezza. La CNA è tuttavia impegnata sia nella crescita della cultura imprenditoriale che in quella delle maestranze, con corsi di formazione previsti dalle normative vigenti che consentono di preparare questi lavoratori. Dai dati esistenti, al di là dell'infortunio mortale accaduto recentemente, non si può dire che la nautica registri un alto tasso di infortuni. I dati forniti dall'INAIL e dalle ASL dimostrano che la nautica è il sesto settore, in Versilia, in rapporto agli infortuni; il primo è l'edilizia e il secondo è quello dei servizi. Nella nautica però gli infortuni sono gravi o, come in questo caso, addirittura mortali. Questi infortuni, in particolare l'ultimo, sono spesso dovuti alla situazione dei ponteggi, con conseguente caduta dall'alto che, nel caso in questione, ha provocato il decesso di una persona. Esiste comunque una normativa sui ponteggi, prorogata a gennaio, che prevede interventi di formazione particolari per i lavoratori preposti a tali strutture affinché questi incidenti non accadano più.

Il Parlamento nel mese di agosto ha approvato una serie di nuove norme in materia, come il fatto che d'ora in poi il committente, anche in caso di appalto e subappalto, sarà sempre responsabile. Ciò significa, in termini di sicurezza, che se l'azienda appaltatrice non paga i contributi il committente ne risponderà e ciò rappresenta senz'altro una garanzia che gli adempimenti vengano espletati in maniera adeguata. Altra normativa, già approvata dal Parlamento e contenuta in un testo ministeriale, è l'estensione del DURC, che consente di verificare, mese per mese, se i lavoratori addetti a lavorazioni dirette o indirette siano regolarmente coperti e paghino i contributi. Nel caso in cui non lo fossero, il committente dovrà risponderne.

Da tutto questo emerge chiaramente che bisogna continuare a portare avanti un'azione come quella che la CNA sta realizzando insieme alla Confartigianato, all'Associazione industriali, al sindacato dei lavoratori e alle istituzioni. La Provincia, in particolare, se ne sta occupando. Tra l'altro, i bandi sulla formazione professionale prevedono come prioritari i progetti sulla sicurezza. Il Comune di Viareggio ha creato un tavolo, nell'ambito del quale proprio l'altro giorno abbiamo deciso di entrare nello specifico, per creare una metodologia di buone pratiche. In tal modo, insieme agli enti preposti, potremo realizzare dei protocolli e successivamente applicarli, perché evidentemente occorre un'attività di informazione e formazione.

Per quanto ci riguarda, noi procediamo in questa direzione, nella consapevolezza che sono due le categorie maggiormente a rischio in queste attività, i giovani e gli extracomunitari. Costoro hanno particolare bisogno di formazione ed informazione, essendo quelli che più rischiano di essere esposti ai pericoli legati al lavoro che svolgono.

Con riferimento al coordinamento degli appalti, prima è stato citato un accordo: dovremo verificarlo e integrare le diverse formule. Noi puntiamo ad un ragionamento ben preciso: non è pensabile che questi gioielli della nautica non vengano realizzati in maniera eccellente. Ciò significa ovviamente che devono essere costruiti con manodopera qualificata e spe-

cializzata, a cui devono essere riconosciuti determinati diritti e una serie di condizioni lavorative. La CNA punta al marchio di qualità. Diverse imprese si sono già mosse in questa direzione. Come sapete, la certificazione di qualità comprende anche l'attestazione circa il rispetto delle procedure di sicurezza. Noi cerchiamo di portare le nostre imprese a questo obiettivo, affinché vengano eliminate alcune situazioni che effettivamente sono al limite della regolarità. Questo è l'impegno della nostra organizzazione. Vogliamo che si possa dire che i prodotti realizzati a Viareggio sono ottenuti rispettando le norme di qualità, di modo che il consumatore – che è molto particolare, in questo caso – acquisti un certo tipo di prodotto.

ROILO (*Ulivo*). Vorrei rivolgere una domanda ai rappresentanti dell'Associazione industriali. Ho letto, anche se rapidamente, il protocollo che è stato firmato lo scorso anno fra la vostra Associazione, il Comune e le organizzazioni sindacali. Come sapete, esso contiene clausole da inserire nei contratti stipulati tra il committente e le società appaltatrici. Anch'io ritengo che il testo abbia un contenuto positivo. Tuttavia, nel corso dell'incontro che abbiamo avuto poc'anzi con le organizzazioni sindacali sono stati sottolineati, da un lato, la sostanziale inadempienza di questo pur importante protocollo e, dall'altro, il ricorso eccessivo (e devastante, dal punto di vista delle condizioni lavorative e della sicurezza) al subappalto, che invece dovrebbe essere se non vietato, almeno contenuto, secondo quanto previsto dal medesimo protocollo.

Vorrei sapere qual è la vostra opinione circa l'attuazione di questo protocollo, che – ripeto – affronta in maniera seria le questioni relative alla sicurezza e alla regolarità dei rapporti di lavoro, soprattutto nelle attività di subappalto, che rimandano alle responsabilità non solo delle aziende appaltatrici, ma anche dei committenti.

PIANEZZI. Il protocollo è stato realizzato attraverso un lavoro comune. Si è trattato di un lavoro non semplice, in termini di tempo e di fatica, perché mettere insieme le posizioni di tutti i firmatari è stato abbastanza complesso. Lo abbiamo giudicato come un primo contributo fattivo da porre a disposizione delle aziende, per iniziare quel percorso positivo cui ho accennato prima.

Tuttavia tale protocollo in alcuni casi effettivamente non viene applicato, sarebbe però sbagliato affermare che la situazione è la stessa in tutte le aziende. In alcuni cantieri viene applicato in maniera puntuale, in altri alcune clausole sono valutate in modo più elastico. Come ha rilevato il dottor Tesi, ci sono situazioni in cui, per rispettare i tempi di consegna stabiliti ed evitare le penali, si saltano alcuni percorsi, non tanto relativamente alla sicurezza quanto all'aspetto gestionale.

Preciso che il subappalto non è vietato, è previsto da clausole del contratto di appalto. Certo, non si può dare un subappalto senza verifiche e autorizzazioni, altrimenti ciascuno lo gestisce da sé, a cascata. Nei cantieri più strutturati c'è un controllo. Il problema è che spesso le aziende

appaltatrici, anche se sono abbastanza strutturate e professionalizzate, non sono in grado di coprire l'intera gamma delle attività necessarie per compiere l'opera; magari, dovendo alternarsi nelle lavorazioni, assumono contemporaneamente lavorazioni in più cantieri, per cui ad un certo punto manca la copertura per una determinata attività (per un difetto di professionalità all'interno dell'azienda, oppure perché non hanno il personale necessario) e quindi devono ricorrere al subappalto. Questo è indubbiamente un problema aggiuntivo, perché più si ramifica il quadro più si creano complicazioni. Bisogna quindi fare particolare attenzione, perché probabilmente nei primi due passaggi si può avere un certo grado di controllo e di formazione, ma poi, arrivando in fondo, qualcosa certamente si perde.

Va anche detto che non tutte le lavorazioni sono allocate qui da noi; alcuni interventi sono realizzati da ditte provenienti da altre zone d'Italia, da La Spezia a Napoli, e talvolta anche dall'estero, sebbene in misura minore. È un terreno su cui indubbiamente c'è da lavorare parecchio, ma ne siamo consapevoli.

ORAZI. Vorrei aggiungere qualche considerazione. Mi occupo prevalentemente di edilizia e nel nostro settore il ricorso al subappalto è diffuso. Ma del subappalto si ha un'idea in larga parte distorta. Sappiamo che il sindacato ha una vecchia ostilità nei confronti del subappalto, soprattutto per ragioni economiche, perché in molti casi i lavoratori dipendenti dalle ditte subappaltatrici ricevono un trattamento diverso. Tuttavia, il subappalto nell'attuale ciclo produttivo è quasi inevitabile.

Siamo abituati a sentir parlare in termini negativi del subappalto, ma se parlassimo di subfornitura, capiremmo tutti di cosa si tratta. Oggi, negli stabilimenti FIAT cosa viene prodotto? E dei nostri computer, dei nostri cellulari, cosa viene prodotto dalla singola azienda? C'è tutta una serie di componenti prodotti da altre fabbriche e poi assemblate. Il problema è che nella nautica l'assemblaggio avviene al domicilio del committente, anche attraverso il montaggio. Bisogna escludere radicalmente l'ostilità nei confronti del subappalto, perché questo è un concetto economicamente e produttivamente inevitabile.

Non parliamo poi della competizione internazionale. A Viareggio vengono montati i migliori componenti prodotti nel mondo. La logica dell'eccellenza del prodotto finito, completo, porta ad attingere elementi, prodotti mediante un contratto di subfornitura, ovunque siano realizzati al meglio. Poi questi componenti devono essere montati. Certamente, il subappalto va tenuto presente come un elemento critico e applicato (come abbiamo sempre detto e come stiamo facendo nel settore dell'edilizia, quindi forse si potrà fare anche nei cantieri navali) secondo procedure di sicurezza. Bisogna accentuare il profilo dei sistemi integrati di qualità e sicurezza. È un lavoro che cerchiamo di svolgere insieme alle aziende, che sono assolutamente sensibili da questo punto di vista. Nella cantieristica, questo concetto è più facile da comprendere che nell'edilizia, perché l'organizzazione del cantiere ha una rispondenza nell'organizzazione della produzione: quanto più si riesce ad organizzare in maniera funzionale,

tanto meglio si produce e tanto più la produzione è meno costosa. Viene applicata la logica dell'interesse, che non è volgare, ma piuttosto è funzionale.

PRESIDENTE. La nostra Commissione, però, non si interessa delle problematiche economiche e dell'interesse d'impresa. Il nostro spunto di riflessione è il problema della sicurezza.

ZUCCHERINI (RC-SE). Apprezzo molto la disponibilità delle associazioni imprenditoriali a lavorare sui temi relativi alla sicurezza. Né potrebbe essere diversamente, visto che i costi della sicurezza sono una componente del sistema delle imprese.

Per questo motivo, però, dopo le audizioni che abbiamo svolto questa mattina, sono ancora più preoccupato. La nostra attenzione non era rivolta esclusivamente a quanto avviene nei cantieri navali, sebbene sia stata richiamata dall'incidente avvenuto in uno di questi. Ci è stata descritta una situazione che riguarda 3.500 dipendenti: è una sorta di distretto industriale, a cui però mancano i componenti fondamentali e che non funziona come un distretto industriale. Sembra più l'inizio di una fase decrescente, che non il consolidamento di una modalità di impresa.

Nelle audizioni precedenti, sono state invece segnalate alla Commissione questioni che riguardano non una modalità di costruzione del processo produttivo (che conosciamo e che comunque non è compito della Commissione analizzare), ma il fatto che un'azienda ha 161 dipendenti e tuttavia nel cantiere lavorano 1.477 persone. Siamo in presenza di un'azienda commerciale, che però non ha responsabilità sotto il profilo delle condizioni di sicurezza applicate nelle imprese che svolgono il lavoro. Abbiamo notizia – immagino anche voi – di assunzioni giornaliere, di fenomeni di caporalato, seppure non organizzati (ce lo ha segnalato il Prefetto), di persone assunte con contratti *part time*, per quattro ore, che invece ne lavorano 12. È una condizione pesantissima. È difficile parlare di un polo di qualità se c'è una condizione sociale che di qualità non è, così come non lo è la condizione dell'impresa.

Anche i dati forniti dall'INAIL, dall'Ispettorato del lavoro, dall'INPS, a proposito dei cantieri, descrivono una frantumazione di impresa impossibile da controllare, che rende difficile dare garanzie anche sul piano della sicurezza. Per questo motivo è stato ricordato quel protocollo, che è significativo, ma che sembra largamente inapplicato, secondo quanto è stato riferito alla Commissione. Tra l'altro, ci è stato sottolineato che questo tipo d'impresa ha una caratteristica curiosa, perché nasce su aree demaniali.

Con riferimento ai cantieri, ciò che dobbiamo sottolineare (e penso che non potremo che essere d'accordo su questo) è la necessità di un intervento che riguardi non solo la struttura e le forme dell'impresa, ma anche le questioni della sicurezza. Secondo le organizzazioni sindacali, la condizione di lavoro nelle imprese appaltanti, dal punto di vista della sicurezza, è migliorata rispetto a qualche tempo fa, mentre desta gravi pre-

occupazioni quella nelle imprese appaltatrici. Ripeto, questa situazione è stata descritta non solo dalle organizzazioni sindacali, ma anche dagli organi ispettivi competenti in questo ambito.

Allora chiedo – questo era il senso della domanda – se vi risultano fenomeni di questa natura e se c'è l'obiettivo comune di intervenire per qualificare la tutela della sicurezza e l'attenzione per le malattie professionali, dato che si è parlato anche della presenza, che per anni non vi è stata, di lavorazioni incompatibili (penso, ad esempio, alla verniciatura). Dal punto di vista della sicurezza la situazione è abbastanza pesante. Ciò risulta anche dalle audizioni svolte, dato che tutti, quando si parla di sicurezza, si riferiscono specificatamente ai cantieri; risulta quindi evidente che in questi ultimi c'è una situazione che agli organi competenti risulta maggiormente degna di attenzione rispetto ad altre.

TESI. Nella mia premessa non mi sembra di aver di tratteggiato un quadro a così fosche tinte. Sicuramente esisteranno degenerazioni, dal momento che siamo in presenza della crescita di un distretto. Tra l'altro, il distretto della nautica è stato riconosciuto come SEL (sistema economico locale) in quanto di rilevanza nazionale. Tale distretto registra uno sviluppo fortissimo, con un certo tipo di organizzazione; sono presenti problematiche di tipo economico, ma sono quelle che quel tipo di organizzazione aziendale ha prodotto e non credo che si possa pensare ad un altro tipo di organizzazione, perché ciò vorrebbe dire andare in un'altra direzione. Sul tema è in atto una discussione con i sindacati e, al riguardo, credo voi senatori conosciate bene il dibattito in essere sul decentramento produttivo, che si è verificato in Italia e si verifica nel mondo, per cui si parla di globalizzazione, di internazionalizzazione e così via.

Ritengo che ci siano fenomeni degenerativi che vanno ovviamente repressi. Se vi sono fenomeni di caporalato o di mancato rispetto della normativa ci sono gli enti preposti che dovranno compiere le azioni di loro competenza.

Come CNA ribadiamo che vogliamo andare nella direzione di una crescita culturale e imprenditoriale delle nostre maestranze, perché non ci possiamo sentire questo marchio addosso: questo settore non è un *far west*, come per certi versi viene descritto. Scusate l'enfasi, ma devo dirlo, altrimenti Viareggio verrebbe dipinta come francamente non è; Viareggio non si merita questo tipo di immagine.

Esistono problemi che vanno risolti, bisogna far crescere il sistema e qualificarlo, specializzarlo, andare verso la qualità e questa è la direzione nella quale stiamo procedendo. Poi sapete bene che esistono fenomeni degenerativi, ma in quel caso siamo in un altro campo, di competenza delle forze dell'ordine, dell'Ispettorato, dell'INAIL e così via, che intervengono e se riscontrano determinati fenomeni provvederanno come devono.

Francamente, il quadro non è quello che a noi risulta; d'altronde al riguardo esistono dati e statistiche.

POLI (*UDC*). Signor Presidente, vorrei intervenire a seguito del quadro fatto dal senatore Zuccherini. Conoscendo un po' la storia di questo Paese e la situazione attuale delle attività di prevenzione per la sicurezza sul lavoro, credo che si stiano discutendo un disegno di legge delega e nuove disposizioni proprio per modificarne l'assetto generale.

Continuo a sostenere che sarebbe l'ora di finirla di trovarsi a leggere di determinati incidenti sul lavoro senza poter fare altro che esprimere costernazione per l'accaduto. Cerchiamo invece di capire, di andare alla fonte e di costruire nel Paese una situazione diversa dall'attuale, partendo dalla formazione e dalla prevenzione, dopo andremo al resto.

Evidentemente nel settore dell'edilizia, come ha detto il dottor Orazi, c'è una problematica ricollegabile ai subappalti e che interessa anche i cantieri navali. Non abbiamo detto che i subappalti siano l'ottimo e che sia giusto farli. Dall'audizione dei rappresentanti degli enti preposti, non mi sembra siano emerse grandi indicazioni: hanno portato come esempio un verbale del 2003 e siamo nel 2007. Abbiamo visto una carrellata di enti preposti, che ho sempre sostenuto sarebbe bene ordinare in modo da renderli adeguati ad effettuare i controlli. Infatti, nonostante si parli di ISPESL, di ASL, di INAIL, di INPS, di Ispettorato del lavoro (non so se ve ne siano altri), quando si va a verificare le ispezioni si scopre che queste non vengono fatte: l'INAIL esercita un controllo solo per gli incidenti o gli infortuni gravi o mortali, per il resto nessuno effettua ispezioni, non c'è un controllo iniziale o in caso di piccoli infortuni e così si arriva poi all'infortunio grave.

Per accrescere le conoscenze della nostra Commissione credo sia molto importante questo incontro sul territorio con i rappresentanti delle forze sindacali, delle associazioni di categoria, delle forze dell'ordine e degli enti preposti. Una migliore conoscenza ci servirà ad individuare i punti strategici e quelli più a rischio (in questo caso, i cantieri navali) per meglio operare, visto che dobbiamo modificare la normativa del settore, nella consapevolezza che sta a noi cambiare una situazione che nel suo complesso registra gravi carenze.

Oggi stiamo lavorando sui cantieri navali perché purtroppo lì si è verificata una disgrazia, ma abbiamo lavorato sugli oleifici, domani lavoreremo sul settore dei trasporti o dell'edilizia. Tuttavia se vogliamo risolvere il problema in questo Paese dobbiamo agire a monte, dobbiamo cominciare a fare prevenzione e formazione nelle scuole, a fare in modo che imprenditori, forze sindacali e responsabili per la sicurezza comunichino l'assunzione. Siamo arrivati alla comunicazione dell'assunzione il giorno precedente. Ebbene, introduciamo norme che prevedano, specialmente in aziende come i cantieri, l'obbligo di uno, due giorni o una settimana di formazione; facciamo formazione a chi si iscrive all'ufficio di collocamento per la prima volta e viene inserito nel mondo del lavoro, specialmente se nelle aziende manifatturiere, ma facciamola prima che diventi operativo. Dobbiamo formare per prevenire non intervenire dopo, quando ormai l'incidente si è verificato. Se in questo Paese muoiono tre persone al giorno credo sia colpa delle istituzioni, degli imprenditori, delle forze

sindacali e degli addetti ai controlli: ognuno ha la sua colpa. Dobbiamo cambiare questo sistema e dobbiamo farlo presto, caro Presidente! Non possiamo ancora aspettare un anno o due per la legge delega: dobbiamo individuare, se possibile, un termine ravvicinato, perché non possiamo continuare a permettere che tre persone ogni giorno perdano la vita per lavorare, per cercare di portare a termine il proprio compito.

Conosciamo tutte le problematiche dell'argomento, ma il problema è alla radice, è nel fatto che il nostro è un Paese impostato sul «dopo» e non sul «prima». Porto sempre ad esempio gli Stati Uniti d'America dove in tema di salute è d'obbligo la prevenzione; chi non fa prevenzione non ha diritto nemmeno al rimborso delle spese mediche. È chiaro che questo comporta come conseguenza una miglior salute del cittadino. Dobbiamo compiere questo sforzo.

Oggi abbiamo ascoltato i vari soggetti interessati e credo che ci siano state lacune in tutte le posizioni; cerchiamo insieme di arrivare a protocolli d'intesa che siano rispettati. Poi, senatore Zuccherini, se c'è lavoro nero sta agli organi preposti eliminarlo, comminando sanzioni che siano la chiusura o la revoca dell'autorizzazione a svolgere attività d'impresa. Purtroppo, c'è chi è onesto e chi non lo è, ma la colpa non è dei sindacati, né degli imprenditori; è compito di chi deve svolgere l'attività di controllo intervenire drasticamente, perché il lavoro nero, le assunzioni di un giorno, i finti *part time*, i vari sotterfugi che si trovano per non rispettare la legge portano ad assumere persone non adeguate a svolgere il compito loro assegnato. Ad esempio, per quanto concerne il DURC, di cui ho sentito parlare poc'anzi, non so se vi è capitato di notare che vi sono in giro dei falsi, che recano una certificazione contributiva fasulla. Poiché siamo in un mondo in cui «chi è senza peccato, scagli la prima pietra», credo che ognuno debba cercare di lavorare seriamente e correttamente per modificare l'assetto di questo Paese, perché siamo nel 2007, ma alcuni settori sono rimasti molto molto indietro.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione e vi ringrazio per la vostra partecipazione. Ancora una volta auspico la continuazione di questo contatto, affinché non termini oggi con questo incontro. Riceveremo con piacere le segnalazioni e le indicazioni che dovessero pervenire in futuro.

Intervengono la signora Gloria Puccetti e la signora Nicoletta Gemignani del Comitato «M. Valenti».

Audizione di rappresentanti del Comitato «M. Valenti»

PRESIDENTE. Do il benvenuto alle rappresentanti del Comitato «M. Valenti» e cedo senz'altro la parola alla signora Gloria Puccetti.

PUC CETTI. Signori senatori, sono la mamma di uno di quei tre ragazzi che ogni giorno muoiono per infortuni sul lavoro. Mio figlio è morto

due anni fa. Siamo qui perché in seguito a questa vicenda è nato un Comitato, per cercare di capire come sia stata possibile una tragedia del genere. Tra l'altro, mio figlio lavorava nell'azienda di colui che fino ad un mese fa è stato il Presidente di Confartigianato, il quale andava in giro a consigliare le aziende proprio sul tema della sicurezza mentre aveva un'azienda a Viareggio in condizioni di sicurezza indescrivibili. Ho portato anche una memoria dell'avvocato Marzaduri, in cui si descrive non solo l'azienda, ma tutto quel che mancava in riferimento alla sicurezza.

Da due anni a questa parte seguo molto questo argomento e mi sembra che ci siano solo parole: c'è una denuncia quando avviene il fatto, ma in realtà nessuno si occupa di cosa succede dopo. Ebbene, dopo c'è un momento veramente terrificante, perché l'iter processuale dura anni e nel mio caso, per esempio, si è risolto con un patteggiamento. Praticamente, questa persona, che si è dichiarata colpevole, che ha trasgredito non so quante disposizioni in tema di sicurezza e altre normative ASL, se l'è cavata con una condanna a un anno e otto mesi. Questa persona non si era improvvisata imprenditore, perché sono anni che ha questa azienda.

Mi viene quindi un dubbio, che è poi quello che si è posto il Comitato. Probabilmente siamo in un momento in cui vige la regola del mercato, ma profitto e sicurezza non possono andare insieme, si trovano su due binari paralleli. A mio parere, questo aspetto va tenuto in considerazione. Non si deve permettere ad un imprenditore di lavorare se non ha fatto la dovuta formazione; diversamente egli deve sapere che, quando si verifica un incidente mortale, finisce in carcere per tutta la durata del processo (da 4 a 5 anni) e la sua azienda chiude. Questa è un altro aspetto che potrebbe senz'altro contribuire a cambiare questa situazione drammatica e di stallo, perché mi sembra che gli infortuni sul lavoro siano in aumento.

Probabilmente siamo in un momento di immoralità diffusa. Mio padre era un artigiano, io sono stata a lungo nella sua azienda e lui non si sarebbe mai sognato di trattare i suoi dipendenti come viene fatto oggi nelle imprese. Ci troviamo però in un momento storico diverso e voi capite bene che se un imprenditore sa che non rischia alcuna conseguenza, non investirà mai sulla sicurezza e sulla prevenzione.

Il Comitato ha cercato di essere presente in tutti i contesti in cui si parla di sicurezza e di prevenzione. Ha portato avanti anche un lavoro molto interessante sulla scuola affinché un ragazzo che esce dall'ultimo anno (almeno il 50 per cento di questi ragazzi entrerà nel mondo del lavoro, come è successo a mio figlio) abbia almeno un'informazione sommaria circa quello che lo aspetta. Occorre che sia lui a vigilare su se stesso. Mio figlio non l'ha fatto; essendo stato assunto in sostituzione di una persona che lavorava lì da quattro anni, il titolare dell'impresa avrebbe dovuto formarlo e vigilare su quello che stava facendo. Ricordo, tra l'altro, che si tratta di un'impresa, con tre dipendenti, che produce cere e tratta solventi altamente infiammabili. Questo imprenditore, avendo sotto di sé 4.000 aziende, aveva dei registri abilmente compilati ed è andato

avanti con l'autocertificazione per anni senza grandi controlli. C'è stato poi un incendio ed è successo il finimondo perché l'unico operaio anziano presente non aveva mai usato un idrante, non c'erano vie di uscita; insomma, un disastro.

Dopo, però, non si è fermato il mondo, come io pensavo. Non è successo niente di tutto questo. Io sono la madre del ragazzo ed ancora non conosco questa persona. Questo non è giusto. Non c'è alcuna garanzia riguardo a ciò che succede dopo. Vi pregherei di tenere in considerazione anche quello che accade dopo che c'è stato un infortunio mortale. La legge non contempla il ruolo delle famiglie perché il patteggiamento viene deciso dal PM. Non sono mai stata consultata, non mi è stato chiesto se volevo accettare. Siamo stati abbandonati, siamo stati completamente abbandonati. L'impatto con la giustizia è stato veramente drammatico e non ci siamo ancora ripresi perché tutto è finito come penso accada quando una persona ruba in un supermercato due o tre barattoli di tonno. Credo che questa sia la pena che ha ricevuto Pietro Martinelli.

Se mi volete fare delle domande, sono disponibile. Sono abbastanza confusa perché le questioni da affrontare sarebbero veramente tante.

GEMIGNANI. Gloria Puccetti ha dimenticato di dire che, nonostante queste vicende nascano già senza giustizia, la battaglia fatta dal Comitato è stata volta ad arrivare non ad un patteggiamento, ma ad un processo. Da parte del Comitato c'è infatti la grande convinzione che all'interno di questa vicenda l'unico colpevole non sia solo il signor Martinelli. Di colpe e di colpevoli ce ne sono più di uno. Ricordo infatti che l'azienda in questione era ad alto rischio; si trattava di una casa senza vie di uscita, senza evacuatori di fumo. Matteo lavorava nel salotto della casa e la stanza accanto era una camera. Il camion della SEA non riusciva ad entrare e quindi tiravano l'acqua dall'esterno. È allucinante.

Mi ha fatto piacere quando il rappresentante della Confartigianato (che ha tra l'altro ha anche un codice etico) ha parlato di formazione-informazione. Matteo non aveva ricevuto nulla di tutto questo: erano 20 giorni che lavorava e non aveva ricevuto né formazione, né informazione. Lavorava con i propri vestiti. Quella mattina ha fatto un lavoro pericoloso da solo: ha trattato la cera a caldo. Matteo non avrebbe dovuto fare quel lavoro. C'è l'aspetto del profitto, è vero. Però Matteo non ha mai avvertito il lavoro come un diritto, non ha nemmeno pensato che doveva rifiutare di fare quel lavoro dicendo che non ne aveva la capacità, che non l'aveva mai fatto, che era un lavoro pericoloso. Lui doveva dimostrare di essere bravo. I nostri giovani percepiscono il lavoro come un privilegio e quando lo trovano si sentono dei privilegiati rispetto ai loro amici. Siamo convinti che se si fosse arrivati al dibattito sarebbero state fornite risposte alle tante domande che il Comitato e la famiglia si sono posti su questa vicenda.

Ad esempio, nel 1995 i Vigili del fuoco di Lucca sono andati in quella fabbrica, hanno accertato che niente era a norma e hanno richiesto alcune modifiche dell'ambiente. Però poi si sono accontentati dell'autocer-

tificazione; il signor Martinelli ha presentato autocertificazioni ben compilate ed i Vigili del fuoco le hanno accettate, senza andare a controllare che la situazione fosse cambiata strutturalmente. Nessuno è andato a controllare. Perché?

Quanto conosciamo il nostro territorio? La fabbrica dove lavorava Matteo è una fabbrica chimica ad alto rischio, il cui datore di lavoro è stato Presidente della Confartigianato ed è dottore in chimica. Egli quindi conosceva bene la situazione e infatti noi pensiamo che si tratti di omicidio doloso, non colposo. Possibile che nessuno sapesse di questa realtà all'interno della città di Viareggio? A me farebbe piacere se i componenti della Commissione, andando nei cantieri, passassero davanti alla fabbrica dove è morto Matteo: è una casa in mezzo alla città. Lì è morto Matteo, ma poteva succedere ben altro perché intorno ci sono altre case. È possibile che non disponiamo di una mappatura del nostro territorio?

A noi avrebbe fatto tanto piacere se la vicenda di Matteo avesse insegnato che bisogna andare a conoscere tutto il nostro territorio, specialmente queste aziende pericolose. Questo purtroppo non è accaduto.

PRESIDENTE. Esprimo anzitutto la solidarietà della Commissione al dramma personale e umano della famiglia Puccetti, rappresentata dalla mamma di Matteo.

La nostra Commissione, non solo si interessa, così come avete sentito questa mattina, di conoscere fatti, circostanze e situazioni tali da fornirci un quadro per poter intervenire sulla base delle nostre competenze, ma è anche di sostegno alle vittime degli incidenti degli infortuni sul lavoro. Se volete mandarci del materiale, della documentazione, noi saremo ben lieti di fare tutti i riscontri dovuti, rientrando tra l'altro ciò nelle nostre funzioni in modo specifico. In qualche modo possiamo essere altresì un megafono, significativo a livello parlamentare, su temi che volentieri affronteremo anche in memoria di questo figliolo che purtroppo non c'è più.

Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 13,15.

