SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

SUGLI INFORTUNI SUL LAVORO, CON PARTICOLARE RIGUARDO ALLE COSIDDETTE «MORTI BIANCHE»

MISSIONE A GENOVA

AUDIZIONI SVOLTE PRESSO LA PREFETTURA DI GENOVA

Resoconto stenografico

SEDUTA DI LUNEDÌ 17 OTTOBRE 2005

Presidenza del presidente TOFANI,
indi del vice presidente FABBRI,
indi del presidente TOFANI

TIPOGRAFIA DEL SENATO (320)

INDICE

Audizione del prefetto di Genova

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 4, 5
CURTO *(AN)* 5
ROMANO . . . . . *Pag.* 3, 4, 5

Audizioni concernenti le problematiche della sicurezza sul lavoro nella città di Genova relative all'area portuale

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 6, 10, 24 e *passim*
PIZZINATO *(DS-U)* 22, 24, 25
CANEPA . . . . . *Pag.* 6
BORNIOTTO 9
PIETRASANTA 10, 25
CARCASSI 12, 18, 25
CIRRI 16, 18
CASSAGLIA 19
RONCALLO 20, 22
MESSINA 22, 26

Audizioni concernenti le problematiche della sicurezza sul lavoro nella città di Genova relative al settore dei cantieri navali

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 26, 27, 28 e *passim*
CURTO *(AN)* . . . . . 28, 31, 40 e *passim*
PIZZINATO *(DS-U)* . . . . . 30, 32, 34 e *passim*
FABBRI *(FI)* 32
CASERTA . . . . . *Pag.* 26, 27, 28 e *passim*
PASTORINO . . . . . 28, 30, 31 e *passim*
MANGANARO 32, 34, 42
TORIELLI 35, 36, 42
D'AGOSTINO 37

N.B. *Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Democrazia Cristiana per le Autonomie: Misto-DC-Aut; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-UnitaSocialista: Misto-SDI-US; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.*

Intervengono, in sede di audizione: il dottor Giuseppe Romano, prefetto di Genova; il dottor Mario Canepa, responsabile del Servizio ambiente e lavoro portuale dell'Autorità portuale di Genova; il capitano di vascello Lucio Borniotto, responsabile della sicurezza e della prevenzione della Capitaneria di porto di Genova; il signor Marco Pietrasanta, rappresentante della FILT-CGIL; la dottoressa Rosaria Carcassi, responsabile dell'Ufficio unità operativa prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro dell'ASL/3 di Genova; il signor Giovanni Cirri, rappresentante della Compagnia Pietro Chiesa; il signor Mauro Cassaglia, segretario territoriale della UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE; il signor Andrea Roncallo, rappresentante della UILTRASPORTI; il dottor Ignazio Messina, rappresentante della CONFITARMA; il dottor Placido Caserta, direttore della Direzione provinciale del lavoro; il dottor Pietro Pastorino, direttore provinciale dell'INAIL; il signor Bruno Manganaro, della segreteria provinciale della FIOM-CGIL; l'ingegner Guido Torielli, rappresentante provinciale della FEDERMECCANICA e responsabile della sicurezza dell'ASSINDUSTRIA di Genova; il signor Michele D'Agostino, segretario provinciale della UILM.

I lavori hanno inizio alle ore 9,55.

Audizione del prefetto di Genova

PRESIDENTE. Sono previste oggi alcune audizioni, la prima delle quali è con il prefetto di Genova, dottor Giuseppe Romano, che ringrazio per la cortese ospitalità.

ROMANO. Saluto la Commissione, dando agli onorevoli componenti il benvenuto a Genova.

Signor Presidente, le consegnerò una relazione sulla sicurezza negli ambienti di lavoro, perché, quando sono arrivato alla Prefettura di Genova, ho posto particolare attenzione anche a tale tematica. Inoltre, nel novembre successivo, mentre stavano costruendo il Museo del mare, è morta una persona e mi è stato richiesto con forza, soprattutto dalle parti sociali, di assumere in Prefettura le iniziative più idonee. Ho, pertanto, creato un ufficio, che è ancora funzionante, sulla sicurezza negli ambienti di lavoro, in cui si sono riconosciuti e si riconoscono tuttora gli enti locali, le parti sociali e gli enti previdenziali. Penso che sia stato fatto un ottimo lavoro, che continua ancora, anche perché, di comune intesa con tutti i rappresentanti degli enti che hanno partecipato, e partecipano a detto ufficio, sono stati soppressi i vari osservatori e comitati che erano prima in funzione,

riassumendone le funzionalità nell'ufficio della Prefettura. È stato firmato un protocollo tra gli enti, che tuttora è in vigore, e si è puntato segnatamente sul comparto dell'edilizia, proprio perché era avvenuto quell'incidente. All'epoca, la città di Genova era tutta un cantiere di lavoro, in quanto si avviava a diventare capitale della cultura europea del 2004. I risultati sono stati, per così dire, accettabili e, dunque, tale ufficio continua ancora il suo lavoro.

La memoria, che consegno ufficialmente alla segreteria della Commissione, contiene alcuni dati che possono aiutare il vostro compito. Preciso che avevo pensato di allargare l'orizzonte degli interventi in altri àmbiti, come quello portuale.

A dire la verità, però, non ci sono stati elementi di richiamo che mi spingessero ad interessarmi anche dell'àmbito portuale e della cantieristica in genere, talché il *focus* è rimasto l'ambiente dell'edilizia. Nel documento, onorevoli senatori, c'è un quadro di riferimento che riguarda sia le indagini svolte dalla Direzione provinciale del lavoro sia gli interventi fatti dall'INAIL, dall'INPS e dall'ASL competente.

Anche per agevolare il compito della Commissione, voglio aggiungere che tutti gli uffici, purtroppo, registrano un grave *deficit* di personale, a iniziare dall'ASL, sul cui direttore generale ho esercitato le pressioni necessarie. Si pensi che la Direzione provinciale del lavoro ha solo tre ispettori: è veramente assurdo pensare che possa essere esercitato il controllo necessario in tutti gli ambienti di lavoro, siano essi quelli portuali, cantieristici in genere o dell'edilizia, con tre soli ispettori.

L'organico dell'ASL, che, com'è noto, ha competenza primaria, è stato incrementato, ma, ritengo, sempre in maniera insufficiente. In definitiva, chiarisco che, in tutto il comparto, non si sono verificati motivi di particolari allarmi o almeno questo è quanto ho registrato nei tre anni di mia permanenza a Genova.

C'è poi il protocollo di intesa, sintomatico della volontà sia delle parti sociali che degli enti previdenziali ed istituzionali in genere di riconoscersi in questo ufficio, che continua a funzionare.

PRESIDENTE. Signor prefetto, intanto la ringrazio sia per l'accoglienza e la disponibilità sia per la documentazione che ci ha consegnato, la quale sarà sicuramente per noi un elemento importante di riflessione, sia soprattutto per la conferma, rispetto ai dati di cui eravamo già in possesso, del fatto che non ci troviamo di fronte a situazioni straordinarie o di emergenza.

ROMANO. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Piuttosto – mi sembra di capire – esiste una situazione abbastanza sotto controllo, anche in relazione all'entità non eccessiva degli eventi infortunistici.

ROMANO. Esattamente.

CURTO *(AN)*. Signor Presidente, vorrei chiedere al signor prefetto da quali soggetti sia composto l'ufficio per la sicurezza negli ambienti di lavoro e come esso operi.

ROMANO. Senatore Curto, fanno parte dell'ufficio l'INPS, l'INAIL (dunque, gli enti previdenziali), la Direzione provinciale del lavoro, l'ASL, le parti sociali (quindi, le organizzazioni sindacali che, dopo quell'incidente mortale, hanno spinto per istituire un tavolo che raccogliesse tutte le esigenze), gli enti locali. II Comune di Genova ha partecipato tramite il direttore del dipartimento dei lavori pubblici, che ha fornito un apporto molto significativo, anche perché l'anno scorso si è fatto carico di predisporre una modulistica, che è stata trasmessa a tutti gli enti locali. L'idea dell'ufficio in questione era ed è quella di realizzare un raccordo tra la prefettura e gli enti locali, specie con riferimento ai piccoli comuni, per informarli su come comportarsi, soprattutto per gli appalti e per i controlli nell'àmbito dei lavori pubblici.

CURTO *(AN)*. Il coordinamento l'avete fatto qui, in prefettura?

ROMANO. Sì, esattamente. È un'iniziativa che ha registrato apprezzamento anche da parte del Ministero del lavoro e delle politiche sociali; anzi, proprio per via delle mie insistenze, l'anno scorso è stato inviato qui un gruppo ispettivo, composto da una ventina di persone, per incrementare – ancorché *una tantum* ed estemporaneamente – il personale della Direzione provinciale del lavoro, la cui carenza di organico, lo ripeto nuovamente, costituisce un punto debole, ancorché sia l'ASL ad avere la competenza primaria. È pur vero che, affiancata bene, la Direzione provinciale del lavoro potrebbe svolgere un'attività di livello diverso.

Ripeto: non ci sono punte di patologia nell'àmbito della sicurezza negli ambienti di lavoro. Ma è pur vero che, malgrado il funzionamento di quest'ufficio, si sono registrati nel tempo eventi che attestano l'esigenza di un controllo nei cantieri di lavoro, perché c'è il tentativo, soprattutto da parte dell'imprenditoria, di sfuggire alle regole: vedi soprattutto lo sfruttamento del lavoro nero degli extracomunitari, che, essendo la parte più fragile, vengono più facilmente assoldati. Dico assoldati e non assunti, perché si tratta di cosa diversa.

PRESIDENTE. Leggeremo il documento che ci ha consegnato con la dovuta attenzione. Nel pomeriggio, come lei sa, signor prefetto, ci saranno alcuni sopralluoghi. Intanto, la ringrazio ancora per l'ospitalità e per la collaborazione.

Audizioni concernenti le problematiche della sicurezza sul lavoro nella città di Genova relative all'area portuale

PRESIDENTE. Proseguiamo le audizioni odierne.

Cari signori, vi ringrazio per la vostra partecipazione ai lavori della Commissione.

Come voi sapete, la Commissione parlamentare d'inchiesta sugli infortuni sul lavoro, con particolare riguardo alle cosiddette «morti bianche», è oggi a Genova per audire alcuni soggetti e svolgere la propria azione conoscitiva. Non c'è una regola precisa da seguire per l'ordine degli interventi e, quindi, chi desideri intervenire può farlo liberamente. Vi invito, inoltre, a consegnare ogni eventuale documentazione, sia oggi sia in seguito, alla segreteria della Commissione, anche per sviluppare un rapporto proficuo e durevole nel tempo. È questo il sistema che stiamo adottando, per essere più collegati con il territorio ed anche aggiornati sulle situazioni esistenti.

CANEPA. Sono Mario Canepa, responsabile del Servizio ambiente e lavoro portuale dell'Autorità portuale di Genova: per questo mi sono permesso di svolgere il primo intervento.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, di riordino della disciplina in materia portuale, ha attribuito alle autorità portuali compiti di vigilanza in materia d'igiene e sicurezza del lavoro, tra virgolette anche con i connessi poteri di polizia amministrativa. Nell'àmbito delle funzioni attribuite dalla legge, l'Autorità portuale di Genova ha, quindi, attivato questi poteri, organizzandosi con un ufficio composto inizialmente da 19 persone (oggi un po' meno, per via di qualche pensionamento), la cui struttura sarà comunque, almeno in piccola parte, rivista e riorganizzata. Quest'ufficio è articolato sul territorio e, quindi, ha il compito preciso di monitorare continuamente l'attività portuale e di vigilare affinché le norme che regolano la sicurezza del lavoro e tutti quei provvedimenti che disciplinano l'attività portuale vengano adottati e puntualmente rispettati. Tenuto conto dell'attribuzione di poteri di polizia amministrativa e dell'àmbito normativo di riferimento – costituito dalle norme anti-infortunistiche, che sono praticamente tutte penalmente perseguibili –, il compito dell'attività di vigilanza dell'Autorità portuale non poteva che indirizzarsi sull'attività di prevenzione, quindi intraprendendo ogni azione intesa sia a far sì che le regole venissero rispettate e che il lavoro si svolgesse nel rispetto delle normative vigenti sia a prevenire possibili incidenti o infortuni, per quanto possibile.

L'attività di vigilanza è presidio continuativo e costante dell'attività portuale, viene svolta in rapporto coordinato e costante con altri enti preposti alla vigilanza in materia di sicurezza, principalmente con gli uffici ASL competenti per territorio, con i quali dialoghiamo, ci concertiamo, lavorando insieme. Tenuto conto di questo, l'attività di vigilanza ha l'obiettivo di effettuare una mappatura delle attività e delle mansioni più a

rischio, con riferimento alle operazioni portuali e di manutenzione, riparazione e trasformazione navale. Su tale materia, peraltro, il Governo ha legiferato con il decreto legislativo n. 272 del 1999. Ripeto, quindi, che l'obiettivo – un po' ambizioso, ma forse anche raggiungibile – è quello di fare una mappa delle mansioni e delle attività a rischio sulla base delle analisi degli infortuni sul lavoro. L'attività ispettiva, spesso, ha rilevato inadempienze che non hanno generato infortuni, ma che sono comunque situazioni non conformi alle norme di legge. La mappa delle attività e delle mansioni più a rischio servirebbe principalmente a sviluppare programmi di prevenzione prioritari e mirati. Nel momento in cui si rilevassero situazioni particolarmente rischiose, sulla base dei criteri di priorità o comunque di valutazione, si avvierebbero programmi di prevenzione antiinfortunistica mirati.

Nei primi anni di attività ispettiva, si sono individuate alcune difficoltà, che, almeno dal mio punto di vista, si possono sintetizzare in due tipi. Innanzi tutto, si è riscontrata una difficoltà nell'applicare la normativa in àmbito portuale; infatti, riconoscendo la specificità del lavoro, il legislatore ha emanato apposite norme (il citato decreto legislativo n. 272 per il lavoratore a terra e il decreto legislativo n. 271, sempre del 1999, per il lavoratore a bordo delle navi), che si sono aggiunte alle norme di sicurezza previste dal decreto legislativo n. 626 del 1994. In secondo luogo, si è rilevata una criticità derivante dal fatto che, nello svolgimento del lavoro portuale, interagiscono tanti soggetti diversi per sviluppare le attività di imbarco, sbarco, movimentazione della merce o di riparazione e trasformazione delle navi. Assume, dunque, grande importanza la funzione di coordinamento, peraltro prevista dallo stesso decreto legislativo n. 626 del 1994.

Tra le difficoltà riscontrate, non si deve trascurare quella derivante dalla trasformazione avvenuta negli ultimi anni nell'àmbito dei porti italiani, a seguito dell'approvazione della legge n. 84 del 1994; inoltre, a causa del prepensionamento di molti lavoratori, sono stati immessi sul mercato del lavoro portuale nuovi assunti, che non sempre hanno mostrato di avere un'adeguata preparazione ed esperienza né hanno avuto il necessario affiancamento degli anziani.

A mio avviso, dunque, queste sono le criticità presenti in àmbito portuale dal punto di vista della sicurezza.

Come Autorità portuale di Genova, in coerenza con le parti sociali, datori di lavoro e soggetti competenti in materia di sicurezza, abbiamo sviluppato alcune iniziative. Ad esempio, in seguito ad un incidente mortale avvenuto nel 1999, è stato fatto un accordo sindacale, secondo il quale tutti i nuovi assunti in àmbito portuale, indipendentemente dall'àmbito lavorativo in cui vengano ad inserirsi o dalle mansioni da svolgere, devono seguire un corso di formazione di otto ore, organizzato dall'Autorità portuale e sviluppato con la partecipazione dell'ASL e dei sindacati. In sostanza, si tratta di una formazione di accesso al lavoro per i nuovi assunti. Tale corso di otto ore non sostituisce, ma integra quello previsto dalla disciplina legislativa a carico del datore di lavoro; è un corso gene-

rico rispetto ai rischi che il lavoratore può incontrare nel momento in cui entra in àmbito portuale. Il corso ha già interessato circa 800 nuovi assunti; esso è obbligatorio, in quanto costituisce requisito essenziale per ottenere il permesso di accesso al porto, cioè quel documento che deve essere rilasciato a tutti coloro che operino in àmbito portuale. Tale iniziativa, che credo sia di un certo valore, è stata recepita anche da altri porti italiani.

L'Autorità portuale ha anche provveduto alla costituzione dei comitati di sicurezza e igiene del lavoro, di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 272 del 1999. Qui a Genova, ne sono stati costituiti due, uno per il settore industriale del porto e l'altro per il settore commerciale: tenuto conto delle tipologie del lavoro, dei datori di lavoro e delle organizzazioni sindacali specifiche, era difficile costituirne uno solo per due àmbiti completamente differenti. I suddetti comitati sono stati formalmente attivati nel marzo scorso e, in questa prima fase, hanno iniziato ad affrontare alcuni problemi molto importanti dal punto di vista della sicurezza, emersi soprattutto nelle prime riunioni svolte. Nella prossima riunione, affronteremo una questione posta dai lavoratori di un *terminal* portuale in relazione alla fumigazione dei *containers*, cioè ai rischi che i lavoratori corrono quando aprono contenitori che hanno subìto una fumigazione. È stato, inoltre, lamentato un rischio rispetto alle apparecchiature *radar* installate a bordo delle navi, qualora dovessero rimanere accese mentre si svolge il lavoro portuale. Stiamo esaminando con attenzione anche i problemi legati all'applicabilità del codice della strada in àmbito portuale rispetto ai tipi di abilitazione e di normative di riferimento, relativamente alla circolazione in zone operative e non ad uso pubblico.

Questi sono gli argomenti che abbiamo sul tavolo; nella prossima riunione saremo già in grado – quantomeno rispetto ai primi due punti – di formulare alcune proposte.

Infine, sulla base della circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 2003, come Autorità portuale stiamo raccogliendo i dati relativi agli infortuni avvenuti durante le operazioni ed i servizi portuali – e, quindi, non con riferimento alle operazioni di riparazione navale –. I dati, che raccogliamo dalle imprese terminalistiche autorizzate a svolgere tale attività, vengono trasmessi semestralmente al Ministero, il quale dovrà effettuare un esame anche in funzione di una possibile (così è riportato nella circolare) revisione del citato decreto legislativo n. 272 del 1999. Si tratta di dati molto schematici, che, come Autorità portuale, non commentiamo. La valutazione ed il commento dei dati infortunistici sono oggetto del lavoro del comitato di sicurezza e igiene del lavoro. Peraltro, le ASL hanno sempre fatto una rilevazione dei dati infortunistici e non credo sia utile fare in tanti lo stesso lavoro; ritengo opportuno piuttosto che i dati disponibili vengano analizzati in tanti, in modo uniforme, comune e concordato, affinché si possano esprimere valutazioni o proposte.

Dopo un periodo abbastanza negativo sotto l'aspetto infortunistico, negli ultimi anni, fortunatamente, non vi sono stati incidenti mortali nello svolgimento delle operazioni portuali e di quelle di riparazione e trasfor-

mazione navali. Dalle nostre rilevazioni, emerge che è diminuito il numero degli infortuni avvenuti nei *terminals* portuali.

Consegno alla segreteria della Commissione un documento, che ritengo utile anche per offrire una visione della dimensione territoriale del problema.

BORNIOTTO. Signor Presidente, come responsabile della sicurezza e della prevenzione della Capitaneria di porto di Genova, dirigo i servizi operativi di soccorso marittimo nel Mar Ligure da 14 anni. Non parlerò delle normative ampiamente spiegate dal dottor Canepa, ma del mio mandato all'interno del difficile contesto della sicurezza del lavoro marittimo e portuale. L'Autorità portuale, attraverso la Finporto, anche su mandato dell'Unione europea e della Regione Liguria, dall'anno 2000 ha attivato una serie di percorsi formativi e di studio specifici, che riassumerò molto sinteticamente, giacché tra breve la dottoressa Carcassi riferirà i dati precisi relativi agli infortuni portuali.

L'attività addestrativa (la quale ha prodotto una serie di documenti, che sarà mia cura farvi pervenire e che ora illustrerò) si è articolata su due percorsi. Il primo, definito *Eunetyard*, ha riguardato la sicurezza del lavoro e la pianificazione delle emergenze nei cantieri navali di Masa Yard, di Helsinki e di Turku, nel cantiere Neorion a Syros in Grecia e, ovviamente, nei cantieri Luigi Orlando di Livorno, della Fincantieri, e Mariotti di Genova. L'altro percorso, che ci ha impegnato fino al giugno del 2004, si chiama *Support Medoc* e ha riguardato moltissimi porti italiani e spagnoli. Ne rammento alcuni: Valencia, Castellon, Alicante, Genova, Livorno, Gioia Tauro, Cagliari, Palermo e così via.

L'attività a me demandata è stata corale, perché i documenti (che tra breve vi mostrerò) sono derivati non solo dal mio lavoro, ma anche da quello delle ASL, delle compagnie portuali che lavorano sul campo ogni giorno, delle autorità portuali coinvolte, dei Vigili del fuoco e del «118».

Si è così predisposto un piano di emergenza in area portuale, il quale annovera tutte le casistiche, studiate sul campo, che possono verificarsi sia all'interno di un cantiere navale sia all'interno dell'area portuale. Dette casistiche sono naturalmente precedute da uno studio dettagliato della normativa attualmente in vigore. È stata, inoltre, costituita una tabella flessibile, da poter utilizzare nell'àmbito dell'Unione europea, dove si prevedono l'evento, il primo intervento di pronto soccorso, il ruolo del coordinatore e poi, da ultimo, della Prefettura. Sono stati fatti cenni anche sulla *security* portuale. Questo piano ha un allegato, che comprende tutta la cartografia della portualità e tutta la viabilità del porto, la quale, in caso di soccorso, è un elemento di importanza determinante. Rammento che il porto di Genova si estende per 18 chilometri di costa, da levante a ponente, e viene anche frammentato dal tessuto urbano, che in qualche modo entra al suo interno: un'ambulanza o un'automedica, in caso di soccorso, devono avere una cognizione esatta di come muoversi e dove andare, diversamente potrebbero prendere un'altra direzione e non essere

in condizione di prestare immediata assistenza. Nell'allegato sono ugualmente compresi tutti gli sviluppi delle banchine (anch'essi importanti per le navi, per l'approccio delle navi dall'esterno), una rubrica telefonica di emergenza ed una serie di altri dettagli. La società Finporto e l'Autorità portuale di Genova, recentissimamente, sempre per assistere quella che è la portualità, quindi i lavoratori sul campo e le compagnie portuali, hanno creato un glossario, in italiano ed in inglese, di tutte le attività che possono essere sviluppate, da un lavoratore portuale o da un gruista, sull'interfaccia nave-banchina.

In conclusione, ritengo che la portualità ligure, sotto il profilo degli studi, sia molto avanzata, anche dal punto di vista comunitario. Si tenga presente che tutti i lavori che ho annoverato sono stati presentati da «Casa Liguria» a Bruxelles agli organi competenti.

Sono naturalmente a disposizione della Commissione per ogni altra domanda; prenderò poi accordi con la segreteria della Commissione per consegnare altra documentazione.

PRESIDENTE. La ringrazio per il suo intervento. Colgo l'occasione per salutare i colleghi senatori appena arrivati: sono ora presenti – oltre ai senatori Curto e Vanzo – anche i vice presidenti Fabbri e Pizzinato.

PIETRASANTA. Sono Marco Pietrasanta, della FILT-CGIL di Genova. Innanzi tutto, vorrei sottolineare che il lavoro portuale è di per sé pericoloso. Inoltre, è un lavoro difficilmente codificabile, nel senso che le situazioni lavorative che si presentano sono in continuo mutamento: ciò deriva dal fatto che lavoriamo in un porto, dove ogni giorno arrivano navi provenienti da Paesi diversi, con regolamentazioni differenti, ragion per cui il lavoro è suscettibile di continuo cambiamento, anche nel corso di uno stesso turno. Per esempio, pochi giorni fa si è verificato, purtroppo, un infortunio: un lavoratore è caduto da una scala dentro una stiva. Ebbene, in quel caso la sicurezza è stata modificata da un giorno all'altro, perché prima, essendoci la merce, la scala era ad un metro di altezza, poi, una volta svuotata la stiva, la situazione si è modificata e ci siamo ritrovati con una scala di quattro o cinque metri di altezza. Il lavoratore, come ho detto, è caduto, per fortuna non ha subito un infortunio troppo grave, ma sarebbe potuta andare peggio. Ovviamente, in tema di infortuni non possiamo fare solo gli scongiuri, ma dobbiamo cercare di limitare il più possibile questo tipo di eventi.

I testi legislativi attualmente in vigore, purtroppo, non sono sufficienti. Esistono una normativa generale, il decreto legislativo n. 626 del 1994, che vale per tutti i lavoratori in Italia, ed una normativa specifica, il decreto legislativo n. 272 del 1999, che è stato qui richiamato, ed il decreto legislativo n. 271 del 1999, che riguarda specificamente le navi: tutto questo, però, non appare sufficiente, sia per quanto è scritto nella normativa sia per il tipo di lavoro che noi svolgiamo. Farò un esempio: il comitato di sicurezza e igiene del lavoro nel porto di Genova è stato istituito quest'anno (tra l'altro, ne faccio parte), quindi a più di cinque anni dal-

l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 272, secondo noi anche per una carenza del decreto stesso, che, all'articolo 7, prevede che detto comitato «può» essere istituito dall'autorità portuale. Noi chiedemmo sùbito, quando fu pubblicato il provvedimento legislativo, che quel «può» dovesse essere invece un «deve»: era un punto che, secondo noi, doveva essere modificato. Comunque, il comitato a Genova è stato istituito da poco, quindi non sappiamo se davvero funzionerà e darà un apporto per la prevenzione degli infortuni.

Inoltre, la disciplina legislativa ha limitato la possibilità di intervento delle autorità portuali. Il complesso dei provvedimenti legislativi (la legge n. 84 del 1994, il citato decreto legislativo n. 272 ed altri provvedimenti) inizialmente hanno un po' confuso le idee a tutti sui ruoli di ogni istituzione, dall'ASL all'autorità portuale alla capitaneria di porto. Comunque, non è solo un problema di normative che regolano la sicurezza nel porto, ma un problema di disciplina complessiva. La deregolamentazione che esiste nel mercato del lavoro, in parte introdotta dalla legge n. 84 del 1994, nel porto di Genova fortunatamente è stata contenuta, però pensiamo che anche questo abbia dei risvolti negativi nell'àmbito della sicurezza. Quindi, non dobbiamo limitarci a considerare il problema della sicurezza con riferimento solo alle normative specifiche che riguardano l'argomento.

Il lavoro portuale, come dicevo, è pericoloso in sé e, per questo motivo, pensiamo che l'intervento debba essere anche di prevenzione. A nostro avviso, devono esserci un'opera continua delle autorità portuali, dell'ASL, della capitaneria di porto, ed anche un collegamento tra questi soggetti, perché a volte ci troviamo in situazioni particolari, in cui, ad esempio, l'autorità portuale ha un numero sufficiente di ispettori per controllare una certa area portuale, ma, sotto alcuni aspetti, il suo è solo un potere amministrativo; l'ASL, da parte sua, avrebbe maggiori poteri, ma è limitata numericamente come personale. Dovrebbe esserci una maggiore collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti. A sentire gli interventi che mi hanno preceduto, sembrava che tutto fosse liscio, visto che adesso ci sono i testi legislativi: non è così. Noi pensiamo che attualmente la sicurezza sia ancora un problema; certo, la situazione è migliorata in questi ultimi anni, nel senso che non ci sono stati morti, però gli infortuni continuano ad esserci ed a volte sono anche gravi.

Oltre a quello che sottolineavo prima, circa l'opportunità di una maggiore vigilanza e prevenzione da parte degli organi competenti, esiste un problema di formazione professionale anche per quanto riguarda la sicurezza. Qualcuno prima ricordava che c'è stato un grosso ricambio generazionale, in quanto più dell'80 per cento dei lavoratori del porto sono giovani: bisogna certamente considerare questo elemento e mettere al primo posto la formazione dei lavoratori, in quanto la formazione professionale e una maggiore conoscenza del proprio lavoro equivalgono ad una maggiore sicurezza. Il dottor Canepa ricordava prima l'istituzione, nel 1999, di un corso di 8 ore di formazione d'ingresso: lo abbiamo chiesto noi, come sindacato, dopo un infortunio mortale e 24 ore di sciopero; è stata una nostra

richiesta quella di prevedere una formazione d'ingresso, fatta non solo da terminalisti, ma anche da soggetti al di sopra delle parti, anche se a volte ci sono alcune pecche in questo senso. Ebbene, da un po' di tempo questo tipo di formazione è stato in parte abbandonato ed andrebbe ripreso. In merito, abbiamo già avuto degli incontri come comitato di sicurezza e igiene del lavoro, ragion per cui questo tipo di formazione verrà ripreso.

Sarebbe molto importante avere una scuola portuale – un'ipotesi che, tra l'altro, la Compagnia Unica di Genova comincia a valutare – e mi sembra che ci siano anche delle proposte in merito. In sostanza, chi entra in porto, prima di andare a lavorare in banchina, deve fare una scuola portuale, avere una formazione, quindi sapere che cosa sia il porto, sapersi muovere nel porto, saper andare su una nave. Pensiamo che ciò sia possibile, anche perché attualmente i lavoratori sono regolamentati dalle autorizzazioni e non tutte le imprese, fortunatamente, possono entrare in porto. Secondo noi, è possibile attuare una formazione di questo tipo: è utile, innanzi tutto, per migliorare la sicurezza, ma rappresenta anche un vantaggio per chi usufruisce di questo servizio, perché, se i lavoratori hanno una maggiore professionalità, vuol dire che il lavoro procede bene, che le navi arrivano e partono tranquillamente, che c'è maggiore sicurezza per chi lavora nel porto.

Quindi, da un lato, auspichiamo la vigilanza delle autorità, un maggiore collegamento tra le autorità stesse, una maggiore collaborazione, una maggiore attività di prevenzione – quindi prima che avvengano gli infortuni, non limitandosi a chiamare le autorità quando l'infortunio sia già intervenuto –; dall'altro, auspichiamo una maggiore formazione professionale, quindi anche una scuola di lavoratori portuali. Questi sono i punti che noi riteniamo particolarmente importanti.

Un'ultima questione riguarda i servizi tecnico-nautici. Bisogna stare attenti, perché si discute a livello europeo della liberalizzazione di questi servizi: secondo noi, dove il problema della sicurezza è preponderante, bisogna stare molto attenti a ragionare sulla liberalizzazione di determinati servizi.

CARCASSI. Sono Rosaria Carcassi, dirigente dell'ASL/3 di Genova; in particolare, sono responsabile dell'Ufficio unità operativa prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro. L'ASL rappresenta l'organo di vigilanza generale dello Stato italiano sulle questioni di prevenzione e sicurezza del lavoro, quindi è l'organo che ha la pienezza dei poteri di controllo e di sanzione sul rispetto della legislazione, arrivando alla repressione delle inadempienze; svolge, inoltre, compiti di polizia giudiziaria in esito ai possibili reati, che, nella materia specifica, ovviamente parliamo di infortuni sul lavoro, si configurano soprattutto come reati di lesioni gravi o mortali. In particolare, sono dirigente del Nucleo operativo porto dell'Unità operativa prevenzione e sicurezza ambienti di lavoro (UOPSAL): ciò significa che l'ASL/3 ha deciso – già nel 1995 – di destinare una sua risorsa (e teniamo presente il problema delle risorse delle ASL) specificamente al controllo della mega azienda porto. Quest'ultima consta di

3.000 lavoratori più o meno fissi, che lavorano tutti i giorni nelle banchine, e di tutto l'indotto: complessivamente, si stima, essa consta di circa 10.000 persone, che, nell'arco dell'anno, entrano nel porto di Genova.

Con riferimento alle scarse strutture, vorrei fornire un'informazione in più. La mia struttura, che si occupa del porto, è composta da sei tecnici e tre laureati – già ad indicare la prima carenza, che è di tipo quantitativo –. Questa struttura, costituita nel 1995, è stata in grado di monitorare la fase di cambiamento dei porti, in particolare del porto di Genova, dalla liberalizzazione delle attività portuali in poi, quindi è un punto di osservazione privilegiato su questi aspetti. In qualche modo, posso essere considerata anche un'osservatrice della situazione nazionale, perché sono coordinatrice del gruppo di coordinamento delle regioni italiane per l'area tematica della prevenzione e sicurezza del lavoro sulle navi e sui porti, gruppo che si chiama proprio «porti-navi».

Questi dieci anni hanno un punto di snodo nel 1999, quando sono stati approvati i decreti legislativi nn. 271 e 272, che investono tre settori dell'àmbito dell'interfaccia mare-terra. Li preciso, perché poi c'è il problema dei cantieri navali – che so essere uno degli elementi in osservazione da parte della Commissione –, il quale rimane fuori da queste due normative. I tre settori riguardano, rispettivamente, le operazioni ed i servizi portuali – quindi, la movimentazione delle merci –, le riparazioni navali svolte all'interno dei porti ed il settore – che non so se sia sotto l'osservazione della Commissione – del lavoro marittimo (quindi, il lavoro di marittimi a bordo delle navi italiane), un distretto che ha molte interfacce con il porto, quando la nave entra in porto ed avvengono le varie operazioni sia portuali sia di riparazione navale. Molto spesso, in quest'interfaccia, i marittimi sono vittime di problematiche legate agli altri due settori: le riparazioni navali e le operazioni portuali.

La costruzione navale (quindi, il cantiere Fincantieri per quello che riguarda Genova), viceversa, è fuori dall'applicazione di queste normative. Anche questa è una criticità, perché la costruzione navale è molto simile, per problematiche di prevenzione e sicurezza del lavoro, alla riparazione navale, quindi non usufruisce di un sostegno normativo in più, che il legislatore ha ritenuto invece necessario e doveroso per il settore delle riparazioni navali. Non c'è, in qualche modo, un sostegno giuridico ulteriore per far fronte alle emergenze nel lavoro di costruzione della nave, lavoro che implica una grossa catena di appalti, con un numero di lavoratori che, per quel che riguarda, per esempio, la situazione Fincantieri di Genova, è pari a circa 2.000 persone, che lavorano sulla stessa nave in contemporanea per oltre 300-400 imprese, quindi soggetti diversi, affluenti da tutte le parti d'Italia e anche del mondo.

I decreti legislativi nn. 271 e 272, che hanno costituito una svolta, sono stati emanati per rinvio del decreto legislativo n. 626 del 1994, per tener conto delle particolari esigenze di questi settori – lavoro a bordo delle navi e nei porti –, che in passato erano esclusi dall'applicazione delle normative. Questo è un primo aspetto da rilevare, perché fa un po' da sfondo: con il collegamento di queste due normative al decreto le-

gislativo n. 626, in realtà il legislatore italiano ci dice che valgono le regole universali anche in questi distretti, che in passato erano stati oggetto di una profonda ambiguità. Anche le regole del 1955 e del 1956 recavano l'esclusione della navigazione marittima, determinandone un'assenza da questi circuiti di applicazione, di maturazione dei processi, che, viceversa, investivano tutto il resto delle attività italiane. Quindi, stiamo parlando di settori che sono entrati dentro i testi legislativi italiani nel 1999 e questo fa già la differenza, in quanto significa un ritardo di processi culturali, ritardo che si sta in qualche modo cercando di recuperare.

Sono stata chiamata in causa come la persona che fornisce i dati. Non so se la Commissione abbia ricevuto i dati che abbiamo inviato qualche giorno fa, ma li posso illustrare a grandi linee. Un primo specchietto elenca le notizie di infortunio che arrivano ogni anno al nostro ufficio da tutti i «pronto soccorso» cittadini, distribuite per prognosi. La rilevazione parte dal 1996 ed arriva al primo semestre del 2005, quindi si tratta di dieci annate. Sono notizie di infortunio per prima prognosi, quindi è un dato grezzo, nel senso che, dopo una prima prognosi, ci sono una conclusione ed una definizione dell'infortunio. Tanto per dare dei numeri di tendenza, nelle annate 2000, 2001 e 2002, che sono considerate – diciamo – normali, abbiamo un numero di infortuni nel porto di Genova – tutte queste informazioni affluiscono all'ASL per una direttiva della procura locale, che ha convogliato il flusso presso di noi – pari a circa 1.500: quindi, 1.500 lavoratori mediamente si infortunano per cause lavorative all'interno del porto di Genova. Ovviamente, si tratta di infortuni di tutti i tipi, quindi anche il postino che recapita la posta, qualora si infortuni in porto. Guardando le prognosi, la maggiore affluenza di esse si ha per gli infortuni tra i quattro ed i dieci giorni, quindi relativamente di scarsa entità. Interessante è anche il secondo prospetto, che reca una disaggregazione degli stessi infortuni per settori produttivi; da esso risulta che le riparazioni e le costruzioni navali sono una delle fonti, ma emerge soprattutto il dato delle compagnie portuali, che hanno un numero di infortuni pari a 400, 450, 300 nelle varie annate.

Ancora, per la comprensione dei dati, solo nel 2004 il mio ufficio è stato incaricato di occuparsi anche di Fincantieri costruzione navale, ragion per cui, nel passaggio dal 2003 al 2004, c'è un incremento di circa 400 infortuni, tutti legati al cantiere della Fincantieri, che prima era seguito da un'altra struttura territoriale dell'ASL.

Infine, ho pensato di allegare l'elenco degli infortuni mortali dal 1996 al 2004. Si tratta di 26 infortuni mortali e si può notare come negli ultimi anni, in realtà, i numeri siano molto più piccoli rispetto ai primi anni. Ci sono, ovviamente, i 6 morti della Snam Portovenere nell'anno 1996 e le brutte annate per il porto di Genova del 1998 e del 1999, in cui c'è stata una particolare concentrazione di infortuni nelle operazioni portuali; dal 2000 – come ricordava il dottor Canepa – non abbiamo avuto più un infortunio mortale nelle operazioni portuali, nel lavoro portuale, questo è un dato significativo; viceversa, infortuni mortali si sono verificati fino all'anno 2004 in altri settori che, in qualche modo, interagiscono con il

porto, per esempio, l'autotrasporto ed i marittimi. Quindi, c'è una certa entità di infortuni per i marittimi.

Questi – ripeto – sono dati grezzi. Il dato più significativo che volevo porre all'attenzione è contenuto in alcuni prospetti che consegno alla Commissione questa mattina. Non ha tanta importanza il numero assoluto degli infortuni, sono importanti gli indici: dovremmo riuscire ad avere un sistema che ci permetta di dire quanto ci si faccia male rispetto a quanto si lavori. Come ASL, siccome ci comunicano tutti gli infortuni, abbiamo estrapolato due settori: da un lato, il settore delle operazioni portuali, dall'altro, quello delle riparazioni navali, chiedendo dati molto più affidabili ed articolati alle imprese. Nel primo specchietto, relativo alle operazioni portuali, si nota come, grosso modo, su 21 imprese che esercitano queste attività, gli infortuni in incidenza, quindi praticamente in percentuale rispetto agli addetti, si collocano su valori calanti negli anni. Questa è un'estrazione di dati dal 1999 al 2002: nel porto di Genova gli infortuni sono passati da un 30 per cento ad un 23 per cento, che sono comunque numeri consistenti. La nostra rilevazione è cessata qui, perché costa fatica, lacrime e sangue mettere insieme questi dati e non ce lo siamo potuto permettere negli anni successivi. Ancora più rilevante è il dato percentuale delle compagnie portuali – le quali sono quelle che fanno la manodopera –, che sale di molto, fino al 47, 49 e 47 per cento negli anni, un dato assolutamente eclatante.

Che cosa c'è sotto il rischio portuale? Com'è stato già ricordato nei precedenti interventi, ci sono determinanti di tipo tecnico: presenza di molti mezzi di movimentazione, di carrelli; molti degli infortuni sono dovuti ad investimenti di lavoratori; una situazione di afflusso di elementi pericolosi, come grandi macchine in movimento, con presenza di uomini che lavorano a piedi, quindi in una situazione di inferiorità; la frammentazione del ciclo, ragion per cui in porto entrano una miriade di soggetti, magari neanche «affiatati» all'ambiente, con l'esigenza, quindi, di un grosso coordinamento; molto spesso si fa un uso competitivo della sicurezza al ribasso, perché il lavoro portuale, il lavoro delle riparazioni navali sono improntati al tempo della nave, che economicamente pesa: quindi, su quest'esigenza poi si modulano anche le forme di pattuizione del lavoro, arrivando a forme di pattuizione incentivanti della resa, a tutto discapito della sicurezza. Nel porto di Genova si applica l'istituto della «nave a finire», che permette al lavoratore di andarsene prima della fine del turno, se ovviamente «ci dà una botta», con gli esiti che si possono immaginare.

Le due normative del 1999 segnano un po' un discrimine, perché mettono in moto dei meccanismi. Molti argomenti sono già stati affrontati nei precedenti interventi, quindi non mi ci soffermerei.

Per effetto del decreto legislativo n. 272 sono stati istituti alcuni strumenti relazionali molto importanti, che nel porto di Genova rappresentano ancora una novità: il comitato di sicurezza e igiene del lavoro lo abbiamo potuto costituire e concretamente avviare solo quest'anno, ma è uno strumento potentissimo di consultazione, perché composto dai soggetti istituzionali ASL, dalle autorità portuali e dalle parti sociali. Quindi, è un ter-

reno di pratica – il dottor Canepa ha fatto prima degli esempi –, dove si possono realmente affrontare i problemi emergenti dalle parti ed in qualche modo portarli a risoluzione o cercare delle risoluzioni.

Il decreto legislativo n. 272 ha introdotto molti elementi; molti di meno il decreto legislativo n. 271 – non se alla Commissione interessi l'aspetto della tutela dei marittimi –, che per molta parte è ancora lettera morta, perché non si è dato seguito alle disposizioni normative, soprattutto nella parte che riguarda la pubblica amministrazione ed il coordinamento tra i vari organi. Per esempio, erano previste delle nuove commissioni di visita delle navi, commissioni di cui l'ASL entrerebbe a far parte, insieme con le capitanerie e la sanità marittima, e che ad oggi non sono state ancora istituite: l'ASL non è, quindi, nella rete del controllo delle navi italiane dal punto di vista della prevenzione e sicurezza sul lavoro. Questa è una criticità nazionale, perché tale *input*, per una serie di situazioni, è venuto direttamente dal comando generale delle capitanerie. La situazione, secondo noi, è in movimento. Sappiamo che, in altri porti, sono avvenuti infortuni mortali e la situazione è ovviamente preoccupante, perché preoccupanti sono i fattori critici alla base del rischio infortunistico, ma è una situazione che, dal punto di vista della legislazione, non ha altra necessità che l'applicazione della stessa.

Ritengo che nel porto di Genova ci si sia incamminati su un buon percorso, perché tutte le iniziative che sono state esposte fino ad ora hanno visto, comunque, la partecipazione di enti: quanto è stato illustrato dal capitano Borniotto è stato, in qualche modo, il frutto di un lavoro collettivo. Quindi, gli strumenti ci sono: in realtà, si tratta di avere determinazione nel portarli avanti.

La questione della formazione, come indicava Marco Pietrasanta, è fondamentale. Su questo c'è da investire molto, perché la carenza di professionalità è notevolissima, proprio nel saper stivare, nel saper destivare, nel saper stare alla guida di un mezzo con potenzialità enormi di danno ad altre persone a piedi. C'è, quindi, da recuperare sul terreno della professionalità. Gli standard, da questo punto di vista, devono essere fissati a livello nazionale, andando verso un percorso professionalizzante, in qualche modo con indicazioni a livello nazionale. Il coordinamento delle regioni si è impegnato a sostenere tale percorso, anche perché le regioni medesime sono le titolari della funzione della formazione professionale e, quindi, noi stiamo lavorando, per così dire, ad individuare percorsi ed indicazioni comuni a tutta la portualità.

Sono a disposizione per eventuali precisazioni e lascerò alcuni documenti alla segreteria della Commissione.

CIRRI. Sono Giovanni Cirri, responsabile operativo della Compagnia portuale Pietro Chiesa, trasformata ai sensi della citata legge n. 84 del 1994. Prima di tutto, saluto i presenti e ringrazio la Commissione parlamentare per quest'invito.

Il mio intervento non è sicuramente volto ad esporre dei dati, ma vuole portare di nuovo l'attenzione sulla particolarità del lavoro portuale.

Molti interventi hanno segnalato tale particolarità e allora vorrei addentrarmi un po' in tale questione. Bisogna individuare e capire quali siano le origini e le cause degli infortuni. Se fossero dovuti solo ed esclusivamente ad inesperienza, i lavoratori delle compagnie sarebbero decimati o basterebbe correre ai ripari con una buona e sana formazione professionale. Purtroppo, non è così, in quanto gli infortuni non sono solo dovuti all'inesperienza oppure alla superficialità (che pure sicuramente ci sono): il problema degli infortuni sul lavoro è dettato da fattori molteplici. Ad esempio, le condizioni atmosferiche. Noi lavoriamo con qualsiasi condizione atmosferica: capita che lavoratori della nostra compagnia tornino dal lavoro completamente bagnati, zuppi d'acqua. Abbiamo lavorato sotto la neve. Non lavoriamo in condizioni di vento, perché, grazie a Dio, secondo la normativa, se esso spira oltre un certo livello, bisogna stare fermi. In caso contrario, le condizioni atmosferiche, per noi, sono tutte buone. Ma vanno considerati anche i tempi. Per tempi non intendo il fatto che comunque, a Genova, i lavoratori delle compagnie lavorano 24 ore su 24, ma mi riferisco ai tempi dettati dalla nave, dalla merce: ci sono le controstallie, ci sono le multe, c'è la nave che deve partire perché ce ne sono altre cinque in rada. Quest'accelerazione del lavoro porta anche, spesso e volentieri, a favorire la possibilità che accada un infortunio.

Un fattore destabilizzante, che è emerso in questi giorni in Europa, è costituito, ad esempio, dall'autoproduzione. Invito la Commissione a stare molto attenta a tale fattore. Ho già sentito in altri interventi che, nel porto di Genova, ci sono più soggetti che vengono a prestare la manodopera, «slegati» tra loro ed alcune volte non reciprocamente comunicanti. Ebbene, l'autoproduzione, secondo noi, può costituire un fattore di ulteriore destabilizzazione del lavoro portuale e può sicuramente incrementare la possibilità che accadano infortuni anche gravi. Su questo dobbiamo senz'altro correre ai ripari. Come? Sicuramente deve avere un ruolo principale l'Autorità portuale, dato che ci troviamo su un demanio marittimo, su un luogo pubblico dove l'Autorità portuale è la titolare che gestisce l'area per conto della cosa pubblica; pertanto, è la titolata ad effettuare i controlli. Spesso ci troviamo in difficoltà, perché, chiamando l'Autorità portuale, essa è quasi disarmata, in quanto, alcune volte, non sa bene come si debba comportare e c'è il rimbalzo tra le competenze dell'Autorità portuale e dell'ASL. A questo proposito bisogna fare chiarezza. Vanno bene tutte le leggi, i decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999 e quant'altro. Il problema è che bisogna identificare bene delle prassi e delle procedure: perché se in porto lasciamo la possibilità di interpretare, è finita.

Ricordo, ad esempio, che, quando io ho iniziato a lavorare al porto, c'era un Regolamento prevenzione infortuni, predisposto dall'allora Consorzio autonomo del porto, che addirittura prevedeva, per una determinata tipologia di merce, con che cosa bisognasse sbarcarla (se con catene, con fasce e così via). Lì vi erano regole certe. Invece, capita spesso che, per determinati lavori, l'esperienza non venga considerata, perché magari porta a perdite di tempo. Si usa un attrezzo che sbarca, per esempio, dieci pezzi, invece di uno che ne sbarca cinque, perché altrimenti si verifiche-

rebbe una perdita di tempo, di profitto. È questo il punto principale nei porti: chi comanda è la merce, la nave, non più la qualità del lavoro ed il lavoratore, e noi ci troviamo spesso in difficoltà a combattere quotidianamente con questo.

L'Autorità portuale riveste allora un ruolo importante: ci devono essere norme certe che non lascino spazio ad interpretazioni. Sicuramente, ad esempio, serve una scuola portuale di formazione, che, secondo me, dovrebbe essere diretta dall'Autorità portuale, perché è tale organo il titolato come ente supremo a dire chi sia abilitato a lavorare e chi no all'interno del porto. Tale scuola dovrebbe essere ispirata – se mi è permesso di ricordarlo – al modello spagnolo. A Barcellona, c'è una scuola professionale dove l'Autorità portuale del luogo fa parte di una società insieme con altri, ma è essa che governa, che controlla e che decide se il lavoratore sia abile o no. Non si può pensare di fare percorsi diversi o di imboccare scorciatoie, attribuendo magari la funzione di formazione professionale ad altri, che spesso sono poi incontrollabili ed incontrollati.

Concludo ricordando che un ruolo importante deve essere svolto dall'ASL. Ho sentito il grido di dolore della dottoressa Carcassi, che spesso e volentieri ha difficoltà anche dal punto di vista dell'organico. Questa Commissione deve sapere che a Genova, ad esempio, si sbarcano dal carbone alle rinfuse, così come minerali e rottami di ferro, e l'ASL viene a fare il controllo sulla radioattività dei rottami di ferro, che possono provenire dall'*ex* Unione Sovietica, a nave sbarcata. Io mando lì gli uomini a bordo con un possibile pericolo...

CARCASSI. Non si tratta dell'ASL, ma dell'ARPAL.

CIRRI. Va bene, mi scusi allora: ha ragione. Si tratta dell'ARPAL, che viene a fare i controlli *a posteriori*. Circa due anni fa (nel periodo 2002-2003) nelle Marche hanno fermato delle lamiere macedoni, che avevamo sbarcato nel porto di Genova e che sono risultate radioattive. Questo, secondo me, è inaccettabile. Non si può pensare di continuare in questa maniera, anche perché il porto non è un'officina o uno stabilimento, dove c'è una filiera precisa: è un lavoro molto particolare.

Vi farò avere una memoria scritta, anche con delle foto, come questa che vi sto mostrando, la quale ritrae un operaio polivalente al lavoro. Guardate in quali condizioni di lavoro si operi: questo è uno degli operai polivalenti previsti dalla legislazione. Non è semplice lavorare in queste condizioni: lo potete immaginare.

Poi, spesso accade che, sul numero degli uomini, si instauri una lotta continua: mi riferisco a quando si decide quanti uomini servano per fare un certo lavoro. Anche questo è correlato alla possibilità di infortuni: chiaramente il terminalista preferisce prevederne di meno, perché così ne pagherà di meno. La nostra richiesta è invece di prevederne qualcuno in più, per permettere loro di lavorare in modo un po' più tranquillo: anche questo fa parte della sicurezza.

Concludo ringraziando la Commissione per l'interessamento a tale problematica. Spero che ci sia anche una verifica sul campo, perché è interessante, per qualcuno che non abbia esperienza, osservare come si svolga il lavoro portuale, pure per disporre di un quadro molto più preciso di quello di cui stiamo parlando.

CASSAGLIA. Sono Mauro Cassaglia, capitano di lungo corso al comando di navi della flotta *ex* Finmare; attualmente sono il segretario territoriale dell'UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE. Vi ringrazio per l'opportunità che mi concedete con quest'intervento.

Per quanto concerne la nostra sigla sindacale, l'UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE, noi crediamo che la cosa più importante da analizzare e verificare non siano le statistiche, anche perché sappiamo che il *trend* è negativo, tenendo conto del fatto che sono stati tolti gli infortuni *in itinere*. Si è parlato della Spagna, però noi sappiamo che, a livello europeo, la Spagna è la società con il più alto numero di infortuni. Crediamo, invece, che questi incontri servano esclusivamente per creare quella filosofia della cultura della sicurezza, che forse in questo momento manca.

I colleghi hanno parlato prima di scale e, più precisamente, di scale nelle stive. Probabilmente, si tratta di un'omissione, in quanto già esistono normative italiane che indicano quanto debbano essere lunghe le scale che scendono nelle stive e quando si possa o meno lavorare in condizioni meteorologiche più o meno proibitive: si tratta di omissioni di norme già esistenti.

Noi crediamo che le norme, in Italia, esistono: ce ne sono tantissime. Sono marittimo e vedo, conseguentemente, dal mare il porto e la terraferma. La dottoressa Carcassi si è soffermata sul decreto legislativo n. 271, ma rilevo che – se non erro – non è stato ancora emanato il relativo regolamento di attuazione; è stato citato anche il decreto legislativo n. 272, per quanto riguarda i lavori di manutenzione a bordo delle navi e di carico e scarico in autoproduzione da parte del personale di bordo. Ho sentito parlare i portuali, che rivendicano formazione ed informazione, e credo che questa necessità sia chiara a tutti: occorrono l'informazione e la formazione del personale. Ma non ho sentito parlare di coordinamento tra la struttura di terra e quella di bordo. Ricordiamo che i decreti legislativi nn. 271 e 272 sono normative nazionali e vengono applicate solamente sulle navi che battono bandiera italiana. Però nel porto di Genova – ringraziando Iddio – non arrivano solo navi che battono bandiera italiana, ma anche navi che battono una bandiera differente, con normative diverse. Riteniamo che ci sia bisogno di creare un coordinamento tra la struttura di terra e le normative di altre navi, per creare uno standard di sicurezza vero ed effettivo, che possa essere continuamente aggiornato in funzione di quello esistente.

Si parlava anche di infortuni in àmbito portuale, a causa dei mezzi semoventi e sia per l'utilizzo di operatori sui mezzi sia, per così dire, per il lavoro nel piazzale mezzi a terra. Sappiamo perfettamente che i no-

stri porti, purtroppo, soffrono di grandi carenze dal punto di vista degli spazi. Ho letto delle statistiche da cui emergeva che alcuni porti italiani hanno a disposizione più o meno un terzo degli spazi disponibili negli àmbiti dei porti del tipo di Anversa (dove il *terminal container* è esattamente tre volte più esteso di quelli di quattro o cinque porti italiani messi insieme, ad esclusione di Gioia Tauro, dell'Ufficio tecnico elettronico – UTE – e di posti analoghi).

Riteniamo giusto ed importante creare una formazione del lavoratore, ma non solo. Anche parlando di cantieristica navale e di costruzioni, la Fincantieri ha un suo piano, previsto per legge, per la valutazione, per l'eliminazione o, per lo meno, per la riduzione dei rischi di lavoro. Però sappiamo anche bene che su una nave in costruzione c'è un'impresa, che è Fincantieri, e poi una costellazione di piccole imprese che lavorano in subappalto. Dobbiamo chiederci se questi lavoratori, che spesso sono precari e nascono e muoiono con l'esecuzione di un singolo lavoro, siano adeguatamente informati e formati sulle norme di sicurezza. Ad esempio, nella stesura del piano di emergenza è prevista la via di uscita da percorrere in caso di incidente; dobbiamo chiederci se i lavoratori di una determinata impresa, che lavorano in subappalto, siano a conoscenza di tale uscita e se sappiano anche dove siano posizionati gli estintori per spegnere un piccolo incendio. Questi sono i nostri dubbi.

Sappiamo che i datori di lavoro devono istruire, formare ed attrezzare i propri lavoratori, ma ci chiediamo se anche quelli delle piccole aziende lo facciano.

Un articolo del codice della navigazione prevede che tutti coloro che lavorino in àmbito portuale debbano essere verificati e certificati. Di conseguenza, credo che sia facilmente identificabile chiunque lavori all'interno del porto, visto che almeno la normativa ci dà tale strumento. Le disposizioni legislative ci sono e prevederne altre creerebbe solo confusione; probabilmente, occorre un buon coordinamento tra gli operatori portuali, i lavoratori a terra e quelli sulle navi.

RONCALLO. Signor Presidente, sono Andrea Roncallo, rappresentante della UILTRASPORTI in seno al Comitato portuale dell'Autorità portuale di Genova. Sono entrato in porto quando portavo ancora i pantaloncini corti. Adesso sono un po' vecchiotto. Ricordo che mia sorella bisticciava con mio padre perché mi mandava a lavorare ancora con le braghe alla zuava (come si chiamavano all'epoca), che ormai erano superate. Credo che fare ragionamenti sugli infortuni e sui morti sia sempre molto difficile, perché, al di là delle statistiche (che sono pur valide per esprimere valutazioni complessive), purtroppo c'è sempre quel mese in cui accade tutto ed il contrario di tutto, senza riuscire a comprenderne la ragione.

Il concetto di fondo è che oggi in un porto, gioco forza, vi sono diverse attività che si contrappongono l'una all'altra e comunque ognuna pretende di essere servita – se così si può dire – al meglio e possibilmente in maniera molto veloce: la nave deve partire e, quindi, deve essere svuo-

tata rapidamente; il camionista deve avere velocemente il *container*, perché deve recuperare il tempo che perde alla dogana. Peraltro, nella realtà genovese, oltre al fatto che mancano gli spazi all'interno del porto, sono inadeguate anche le infrastrutture e, pertanto, per prendere un'autostrada, si deve arrivare fino a Serravalle perdendo almeno due ore di tempo. Per il camionista, dunque, è un problema se si impiega troppo tempo a caricare il camion.

Il collega che mi ha preceduto ha giustamente sottolineato che non si deve arrivare alla deflagrazione dell'autonomia gestionale; ben vengano i *pools*, all'interno dei quali individuiamo le compagnie portuali, affinché vi siano sistemi e meccanismi che tengano conto delle merci e dell'operatività all'interno di un criterio. Se la concorrenza dovesse arrivare anche nella prestazione della manodopera, si tornerebbe ai tempi del carbone e di quant'altro, cioè al fatto che chi più porta e meno costa è il migliore.

Vi sono i soggetti delle compagnie portuali, ma poi vi sono i lavoratori dipendenti dei *terminals* che hanno una loro autonomia: insomma, vi sono tanti soggetti che lavorano ognuno per un obiettivo, il quale è certamente quello di sbarcare la merce e di inviarla oltre l'Appennino, ma comunque ognuno ha un meccanismo diverso dall'altro. Al di là di tutto, ognuno spinge per servire la propria realtà operativa. Spesso sulla gru si trovano due soggetti, di cui uno è un socio di compagnia e l'altro è un dipendente del *terminal*.

Allora, dobbiamo chiederci se, all'interno di questo meccanismo, oggi siamo in condizione di fare vera prevenzione, al di là delle normative esistenti (i citati decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999 e n. 626 del 1994), oppure se riusciamo ad analizzare i fatti solo dopo che siano avvenuti. In quest'ultimo caso, se ne sono accaduti pochi, siamo contenti; se, viceversa, ne sono accaduti tanti, parliamo di disastro.

Dobbiamo tenere conto di quanto hanno a disposizione le ASL, risorse a cui poi si deve certamente togliere tutto ciò che serve per la burocrazia interna di ogni singola realtà. L'Autorità portuale, oggi, è arrivata ad avere 17 addetti, che dovrebbero coprire giorno e notte, giorni feriali e festivi, perché il porto lavora sempre. Inoltre, vi sono limitazioni nella possibilità di intervento e nel modo di operare, anche perché magari, nello stesso posto, si trovano due realtà diverse, che, se non si telefonano un minuto prima, non conoscono neanche il tipo di intervento necessario.

Rispetto a questo grande problema, occorrono certamente interventi che sono di difficile realizzazione. Quando il vento soffia a 85 chilometri all'ora, si modifica il monitoraggio e si stabilisce che le operazioni di imbarco possono essere eseguite fino a 90 chilometri all'ora. Ciò avviene perché bisogna sbarcare le navi anche quando piove o c'è il vento. Mi chiedo, però, se sia possibile «andare in quinta» quando c'è il vento forte e che cosa possa succedere se cade un *container* e schiaccia un povero camionista che sta aspettando il proprio carico.

Occorrono, quindi, leggi che stabiliscano esattamente che cosa fare, così com'è necessaria la formazione dei lavoratori. È vero che esiste il

corso per entrare in porto, ma dobbiamo chiederci se otto ore siano sufficienti.

PIZZINATO *(DS-U)*. Per chi ha vissuto tutta la vita nel porto, forse bastano otto ore.

RONCALLO. Chi ha vissuto sempre nel porto può fare a meno del corso. È diverso, invece, per chi è un nuovo assunto: un ragazzo di 18-20 anni, che magari non ha mai visto un porto e, peraltro, non ha mai fatto lavori pesanti (come si usava fare, invece, quando eravamo giovani noi), non è in grado di rendersi conto che il *container* che passa sopra la sua testa può sganciarsi e cadere giù (ovviamente, io estremizzo il concetto). Quindi, un corso per insegnare alla gente come muoversi, come stare attenti, come coprirsi le spalle, è molto importante. Mi sembra, però, che il corso ultimamente sia stato rallentato e non sia stato neanche fatto per gli ultimi giovani entrati in porto. In ogni caso, ritengo che non sia assolutamente sufficiente un corso di sole otto ore e occorra qualcosa di più.

È comunque importante che si inizi e, a tale proposito, sono necessarie apposite leggi ed una volontà politica. Si deve cominciare a riflettere sulla prevenzione in termini seri, tenendo conto dei problemi presenti all'interno di un porto, come, ad esempio, quello legato alla velocità dello sbarco e dell'imbarco delle merci. Si deve evitare che ciò possa creare un reale pericolo per qualcuno. Purtroppo, accade che, in un porto, i contenitori volino in aria quando c'è vento: se non c'è nessuno sotto, si dice che è andata bene; se ci sono dieci persone, vuol dire che quell'anno si «sballano» completamente i dati statistici.

Occorre, dunque, lo spazio e occorre che la gente sia preparata e faccia la propria esperienza. È ovvio che l'incidente può accadere sempre, in qualsiasi momento. È, però, necessario un coordinamento, così com'è necessario prevenire, nel senso che chi ha il compito di vigilare non può arrivare a consuntivo. Ripeto, gli incidenti accadranno lo stesso – ne sono convinto –, ma almeno potremo affermare di aver fatto tutto il possibile per evitarli, preparando i lavoratori ed effettuando le opportune verifiche.

Quando non ci sono ferrovie per portare via le merci, non ci sono le autostrade per far partire e viaggiare i camion velocemente e ci sono, invece, i camionisti che giustamente fanno i blocchi perché non possono aspettare per 24 ore un contenitore, bisogna correre e, quando si corre, accadono gli incidenti. Pertanto, si devono predisporre normative che ci mettano nelle condizioni di correre un po' di meno e di preparare meglio i lavoratori.

MESSINA. Signor Presidente, sono Ignazio Messina, rappresentante provinciale ed in seno al Comitato portuale dell'Autorità portuale di Genova della CONFITARMA (Confederazione Italiana Armatori); noi siamo terminalisti nel porto di Genova, oltre che armatori e trasportatori intermodali. Innanzi tutto, rivolgo un saluto ai componenti la Commissione, ringraziandoli per la presenza e per la disponibilità dimostrata ascoltandoci

su questi argomenti molto importanti. Condivido sostanzialmente tutto quanto è stato già evidenziato e, quindi, non voglio ripetermi né sui dati né sull'infortunistica, ma vorrei soltanto sottolineare alcuni aspetti, considerati dalla parte del datore di lavoro.

Rispetto al problema della sicurezza, spesso affermiamo, insieme con altri colleghi, che siamo candidati colpevoli, perché purtroppo la carenza di normative e di coordinamento di quelle esistenti (all'inizio, con i due decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999, non si sapeva neanche, quando la nave era in porto, chi fosse il responsabile delle operazioni di imbarco e sbarco in certe fasi) crea situazioni di incertezza, che portano a non fare tutto quanto è necessario. Se la normativa dispone che il datore di lavoro faccia tutto il necessario per evitare gli infortuni, è ovvio che, nel momento in cui si verifica una nuova tipologia di incidente, non è stato previsto qualcosa. Finché la norma rimane generica, ciò può accadere. In questo senso, pertanto, sproniamo il legislatore affinché sia molto preciso.

A seguito degli incidenti verificatisi nel nostro *terminal* nel 1996, abbiamo compiuto diversi passi in accordo con l'ASL, i lavoratori, le compagnie portuali e l'Autorità portuale. Ci siamo dotati anche dei certificati sulla sicurezza: a volte, le certificazioni sembrano pezzi di carta da dover esibire, ma, in realtà, aiutano a sottoporre a procedure rigide determinate cose che si devono eseguire; il fatto di poter esibire un certificato sulla sicurezza non è, però, una panacea.

Comunque, abbiamo fatto anche questo, proprio per cercare di responsabilizzare i lavoratori. Quando parlo dei lavoratori, non mi riferisco soltanto a quelli indiretti, ma anche ai nostri stessi lavoratori. Condividendo tutti gli aspetti relativi alla formazione di cui si è parlato, vorrei sottolineare il tema della responsabilizzazione del lavoratore. Infatti, spesso la ripetitività delle azioni e dei ruoli svolti dai soggetti e anche l'eccessiva confidenza rischiano di creare situazioni di pericolo in attività lavorative che non sarebbero effettivamente rischiose, se svolte con la giusta prudenza. Così come si responsabilizza il datore di lavoro, chiediamo che venga maggiormente responsabilizzato anche il lavoratore, per la sicurezza di tutti, cioè non soltanto per la sua vita, ma anche per quella delle persone con cui egli lavora.

È vero che nel porto vi sono tanti lavoratori. In particolare, nel porto di Genova vi sono i lavoratori diretti dei terminalisti e quelli indiretti delle compagnie uniche. Poi, quando si è a bordo, per certi aspetti si interagisce anche con la realtà della nave. Da questo punto di vista, è vero che la competitività può portare ad accelerare le operazioni portuali, ma è anche vero che, di comune accordo, tra terminalisti e compagnie portuali si è firmato un patto sul lavoro un anno e mezzo fa, in cui si stabiliva quale dovesse essere la prestazione economica di riferimento e minima per usufruire del personale indiretto. Quindi, non si è voluto fare del costo della manodopera un elemento di competitività o di concorrenza tra i terminalisti. Non bisogna nemmeno dimenticare, però, che altri porti sono più competitivi dal punto di vista della resa della nave e, siccome non sono

porti del Terzo Mondo, disorganizzati o che lavorano in barba alla legge, bisogna vedere se abbiamo fatto qualcosa di utile.

Credo che l'impegno ci sia da parte di tutti e da parte mia lo vorrei riconfermare alla Commissione; la stessa dottoressa Carcassi ha portato dei dati, che penso siano gli stessi su cui ci siamo confrontati. Purtroppo (questo è vero e dobbiamo sottolinearlo anche noi), l'incidentalità è maggiore per le compagnie portuali, cioè per il personale indiretto che utilizziamo, ed è per questo che una delle nostre richieste concrete è quella di utilizzare sempre o quasi sempre lo stesso personale per quei lavori che risultano più atipici, in maniera tale che si possa avere davvero una formazione. Non bastano le 8 ore, che possono diventare anche 24 o 36; possiamo prevederne tantissime, ma credo che la formazione migliore si faccia sul campo, soprattutto tramite i lavoratori anziani, che trasmettono ai più giovani le norme di sicurezza e le accortezze da assumere ai fini della sicurezza medesima.

Senza entrare troppo nel dettaglio dei dati, volevo ricordare che, per esempio, al nostro *terminal,* tralasciando gli infortuni *in itinere* e quelli mortali, le cause più frequenti di infortunio sono legate allo scivolamento, al salire ed allo scendere dai mezzi (operazione che ha poco a che fare con l'attività portuale in sé considerata), agli urti ed ai tagli (questi ultimi, in particolare, quando si manipola la merce per ottimizzare i contenitori o quando si manipola merce varia a secco), nonché agli urti con i mezzi quando c'è uno stretto contatto tra gli operatori, i lavoratori portuali ed i mezzi. Noi abbiamo fatto tutto quanto era possibile per cercare di eliminare le persone inutili all'interno del *terminal*. Una volta c'erano i percorsi delle persone, adesso usufruiamo tutti o quasi tutti di pulmini con cui si portano le persone anche a bordo, anche se devono fare pochi metri, proprio per cercare di eliminare la commistione tra persone e mezzi.

Volevo enfatizzare il discorso sulla parte legislativa: non si può fare tutto quanto è necessario, vorremmo avere qualche indicazione in più, soprattutto da parte di qualcuno che magari su questo ci può aiutare e, in questo senso, diamo la nostra massima disponibilità. Restiamo ovviamente a disposizione della Commissione per ogni ulteriore richiesta di chiarimenti.

PIZZINATO *(DS-U)*. Vorrei avere, se possibile, alcune integrazioni alle vostre informazioni.

In primo luogo, nel porto esiste l'organizzazione di rappresentanza dei lavoratori della sicurezza? Tali rappresentanti sono stati eletti, sono interaziendali? Qual è il rapporto tra l'azienda titolare e gli indiretti?

In secondo luogo, quanti sono gli ispettori? Sono sufficienti quelli che vi sono nel porto? Vi è un coordinamento strutturato tra l'ASL, l'Autorità portuale e le organizzazioni sindacali?

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, senatore Pizzinato, ma su questo punto c'è stata una relazione molto precisa. Inoltre, il prefetto ci ha

consegnato un documento proprio sulla capacità di dialogo dei vari soggetti istituzionali e sociali.

PIZZINATO *(DS-U)*. Siccome ho sentito parlare dell'inadeguatezza degli organici dell'ASL, quale sarebbe, secondo la vostra esperienza, l'organico indispensabile e quali mezzi, dal punto di vista finanziario, sarebbero necessari?

Vi sono due aspetti, poi, da considerare, il primo dei quali è relativo alla fase in cui si inizia a lavorare: quanta formazione è necessaria per il nuovo lavoratore che entra nel porto? Il secondo aspetto riguarda chi da anni opera nel porto: come deve essere fatto l'aggiornamento di questo personale e quanto deve durare, in relazione ai mutamenti intervenuti?

Infine, una questione che sottolineava poco fa anche il rappresentante della CONFITARMA: quali sono gli aspetti necessari da puntualizzare dal punto di vista normativo? Si rilevava l'esigenza di una maggiore precisione: rispetto a che cosa?

PIETRASANTA. Per quanto riguarda la prima domanda, in ogni *terminal* portuale noi abbiamo, così come prevede la disciplina legislativa, i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS), quindi ci sono i rappresentanti dei lavoratori eletti; le varie compagnie hanno i loro RLS e le società che operano nel porto, in linea di massima, sono tutte coperte. Questo, inizialmente, era uno dei punti della normativa sul quale eravamo un po' critici, nel senso che le compagnie portuali, che operano in maniera trasversale in tutti i *terminal*, di fatto si trovavano in difficoltà. Per esempio, l'RLS della Compagnia unica dei lavoratori non poteva entrare nel *terminal* e affermare che il lavoro non fosse fatto in sicurezza, poiché, in teoria, anche un terminalista poteva impedirgli di entrare nel *terminal*. Inizialmente, poteva esserci questo problema; ora mi sembra che in parte si sia ovviato ad esso, in quanto esiste un osservatorio sulla sicurezza tra i terminalisti e le compagnie portuali.

PIZZINATO *(DS-U)*. Com'è definito quest'osservatorio sulla sicurezza? C'è un accordo?

CARCASSI. C'è un accordo tra le parti.

PIETRASANTA. C'è un accordo che in parte era legato all'accordo economico e, per quanto riguarda gli RLS, c'era anche il problema della sicurezza. Per quanto riguarda il numero degli ispettori, si è già espressa la dottoressa Carcassi.

CARCASSI. Per quanto riguarda i fondi necessari, è difficile fare una quantificazione. Diciamo che adesso il controllo in porto avviene su un'asse Autorità portuale-ASL, dove entrambi abbiamo dei poteri di controllo, peraltro diversi. L'Autorità portuale ce l'ha di primo livello, quindi con una presenza capillare sulle banchine e con poteri di polizia ammini-

strativa; l'ASL ce l'ha di secondo livello, ma è quello valido ai sensi della legge, quindi anche sotto il profilo della repressione dei reati, sanzionatorio e quant'altro. Su quest'asse certamente si può svolgere un buon lavoro di vigilanza. Gli ispettori dell'Autorità portuale sono 19, quindi permettono una copertura in termini di presenze fisiche; noi dell'ASL siamo pochi, lo dicevo prima, per poter fare un lavoro serio dovremmo essere almeno un 50 per cento in più di quelli che siamo. Tutti quegli infortuni sul lavoro ci sono costati mesi e mesi di «indagini infortuni»; la ricaduta in termini di attività che la disciplina legislativa ci richiede è enorme e le nostre risorse – 9 persone – sono insufficienti, ma, grazie al coordinamento con l'Autorità portuale, in realtà si riesce a coprire abbastanza la situazione. Certo, occorrerebbe rendere ancora più efficaci le comunicazioni e stiamo lavorando ad una forma di accordo molto più stringente su queste ultime e sulla presenza. Noi forniamo la reperibilità anche notturna nel caso di chiamate per eventi, l'Autorità portuale addirittura può coprire molto di più, copre le 24 ore. Quindi, i nostri numeri sono senz'altro da potenziare, perché abbiamo una notevole mole di compiti.

Vorremmo fare anche prevenzione, pianificazione, vorremmo fare dei sopralluoghi realmente preventivi, ma con quest'interazione tra i due soggetti con valenza diversa – che è un portato fondamentale del decreto legislativo n. 272 del 1999, perché l'Autorità portuale è l'ente di governo del territorio che ha anche una funzione economica, di promozione del lavoro, e certamente non può attuare la vigilanza ai sensi della legge – ci si troverebbe in qualche modo in una situazione di conflitto di interessi. L'ASL lo può fare, perché è la funzione che svolge su tutto il territorio nazionale in maniera slegata da un contesto economico, portando a soluzione, in conformità alla disciplina legislativa, le varie situazioni. Certo, se fossimo di più, potremmo farlo meglio, ma con quest'asse con l'Autorità portuale, in realtà, ci sono le potenzialità per fare un lavoro serio.

MESSINA. Vorrei solo aggiungere che, per quanto riguarda la questione della normativa, vi faremo avere quanto prima una nota scritta, perché ora sarebbe impossibile parlarne.

PRESIDENTE. Ringrazio tutti gli intervenuti per la loro preziosa collaborazione.

Audizioni concernenti le problematiche della sicurezza sul lavoro nella città di Genova relative al settore dei cantieri navali

PRESIDENTE. I nostri lavori proseguono ora con altre audizioni.

Mi scuso con i presenti per il ritardo con cui iniziamo l'incontro e vi invito subito ad intervenire per esporci le vostre osservazioni.

CASERTA. Signor Presidente, onorevoli senatori, sono Placido Caserta, direttore della Direzione provinciale del lavoro di Genova. Mi è stato chiesto di partecipare a quest'audizione, ma sono rimasto un po' sor-

preso, in considerazione dei compiti istituzionali del mio ufficio, visto che le problematiche di cui vi occupate si riferiscono principalmente agli incidenti sul lavoro ed alle malattie professionali dei portuali. La nostra Direzione, per quanto riguarda gli infortuni sul lavoro, ha competenze residuali: è prevista una vigilanza tecnica che si interessa, in particolare, di intervenire per quanto attiene alla sicurezza nel settore dell'edilizia; un altro nostro compito istituzionale è l'inchiesta amministrativa sugli infortuni dal giugno del 1999.

Dalla prefettura mi è stato chiesto di attivarmi per una raccolta dati, anche con altri istituti di Genova, sugli infortuni sul lavoro e sulle malattie professionali. Il tempo a disposizione era molto ridotto – tra l'altro, in questo periodo, dal martedì al venerdì sono a Torino per un concorso – e telefonicamente ho chiesto ai miei collaboratori di raccogliere i dati richiesti, che mi sono stati inviati via fax a Torino per poterli esaminare preventivamente. Confesso, tuttavia, che la raccolta dati è stata un po' sommaria.

PRESIDENTE. Dottor Caserta, se vuole, può inviarci questa raccolta di dati in seguito, quando avrà avuto il tempo di riorganizzarli. Lo dico per toglierla da ogni imbarazzo.

CASERTA. Sarebbe preferibile, perché in questo caso potrei preparare una relazione nel migliore dei modi.

Per quanto riguarda le inchieste amministrative sugli infortuni che interessano il nostro ufficio, premetto che, laddove, su segnalazione dell'autorità di pubblica sicurezza, risulta o un evento mortale o un incidente con prognosi riservata oltre i trenta giorni, siamo tenuti a fare un'istruttoria; laddove eventualmente costatiamo violazioni penali, le segnaliamo all'autorità competente, che è la Procura. Nel 2004, per i portuali, ci sono state 32 inchieste, mentre nel primo semestre 2005 ce ne sono state 16. Poiché dalla prefettura non mi è stato indicato quale arco temporale prendere a riferimento, ho pensato al 2004 ed al primo semestre 2005; laddove è stato possibile, ho anche chiesto di disaggregare i dati 2004 nel primo e secondo semestre, per poter fare una comparazione tra i dati del primo semestre 2005 e quelli del primo semestre 2004.

Dai dati raccolti dai miei collaboratori e pervenuti al mio ufficio anche dalle altre amministrazioni, risulta che la Capitaneria di porto, nell'anno 2004, ha segnalato 584 infortuni sul lavoro nell'area portuale; nel primo semestre 2005, essa ha segnalato 177 infortuni; considerato che il dato disaggregato per il primo semestre 2004 è pari a 297, sembra che fortunatamente ci sia stato un calo di infortuni. I dati IPSEMA, relativi ai marittimi imbarcati su navi assicurate nel compartimento di Genova, indicano che gli infortuni sul lavoro, nel 2004, sono stati 204, mentre, nel primo semestre 2005, sono stati 137. Abbiamo poi dati più completi fornitici dalle ASL, che riguardano gli infortuni in tutta l'area portuale.

PRESIDENTE. Quelli ci sono stati già forniti.

CASERTA. Per quanto riguarda le malattie professionali, le disposizioni vigenti prevedono che il medico segnali agli ispettorati – quindi, ai servizi ispettivi dei nostri uffici – i casi di malattia professionale. Una volta raccolti questi dati, noi provvediamo semestralmente – il 15 gennaio ed il 15 luglio di ogni anno – a trasmettere le segnalazioni alle ASL ed all'INAIL.

Nel 2004, abbiamo ricevuto 35 segnalazioni di malattie professionali dai medici, 23 nel primo semestre 2005. Come malattie segnalate, in particolare, abbiamo l'asbestosi polmonare e l'ipoacusia: diciamo che, per il 70 per cento nel 2004 e per il 55 per cento nel primo semestre 2005, si tratta di malattie professionali che riguardano l'apparato respiratorio. Questo per quanto attiene i dati giacenti presso gli uffici della Direzione del lavoro. Per quanto riguarda il personale navigante residente in Genova, l'IPSEMA ha segnalato 4 casi di malattie professionali che riguardano l'apparato respiratorio nel 2004 e 5 nel primo semestre 2005. Per quanto concerne i dati dell'INAIL, è presente il collega che potrà riferire in modo più preciso.

Sempre in ordine alle malattie professionali, abbiamo la gestione del problema dell'amianto. Il mio ufficio è stato interessato a questa problematica dal decreto ministeriale del 27 ottobre 2004, che prevedeva che i lavoratori esposti all'amianto alla data del 2 ottobre 2003 dovessero presentare, entro il mese di giugno 2005, una richiesta all'INAIL, corredata dal *curriculum* rilasciato dal datore di lavoro, che attestasse l'esposizione secondo alcuni parametri previsti dalla normativa (se non sbaglio, almeno otto ore giornaliere per dieci anni di esposizione). La competenza del nostro ufficio è quella di interessarsi in alcuni casi.

CURTO *(AN)*. Poiché è l'impresa che fa l'attestazione, la situazione è particolarmente difficile, in quanto alcune imprese hanno chiuso i battenti da tempo.

CASERTA. Ha ragione. Noi subentriamo in quelle situazioni in cui o il datore di lavoro non vuole rilasciare il *curriculum*, quindi c'è una controversia, oppure è cessata o fallita l'azienda e c'è l'irreperibilità. Ad oggi, abbiamo ricevuto 630 richieste da parte di lavoratori; abbiamo informatizzato quasi tutte le procedure e stiamo andando avanti nell'istruttoria di queste istanze per il rilascio del *curriculum* ai fini del riconoscimento dell'esposizione all'amianto.

PASTORINO. Sono Pietro Pastorino, direttore provinciale dell'INAIL di Genova. Abbiamo preparato per i membri della Commissione una tabella con alcuni dati, ma, anche nel mio caso, come per il dottor Caserta, la ristrettezza dei tempi ha limitato la possibilità di fornire dati completi sull'andamento del fenomeno infortunistico e delle malattie professionali

nel settore portuale e nel sistema della cantieristica, sia di costruzione che di riparazione.

I primi dati che oggi vi forniamo non sono nella disponibilità del sistema informatico a livello locale: abbiamo dovuto interessare il servizio statistico attuariale di Roma per queste prime elaborazioni. Abbiamo preso in considerazione le aziende iscritte alla voce di tariffa 6421 e 6422 (che sono le lavorazioni riparazione navale e costruzione di navi nuove); sulla base di quest'estrazione, abbiamo enucleato un certo numero di aziende, che vi abbiamo elencato. Per quanto riguarda il sistema della cantieristica di ricostruzione e di riparazione, abbiamo dati completi. I dati sono meno completi per quanto riguarda le società operanti nel cosiddetto ramo commerciale del porto, sia nelle attività di imbarco e sbarco sia nelle attività ad esse connesse. Abbiamo preso in considerazione, per il momento, la Compagnia unica lavoratori merci varie, che storicamente è l'azienda di imbarco e sbarco nel porto di Genova, e, ovviamente, abbiamo anche analizzato la situazione di altre aziende terminaliste con i relativi infortuni.

Se ci è consentito, faremo pervenire alla Commissione, nei tempi tecnici di circa due settimane, un'elaborazione completa di questi dati, nei quali, ad esempio, non è presente tutta una galassia di imprese che operano nel sistema portuale e che sono, a tutti gli effetti, imprese (e lavoratori) operanti nel porto: penso alle centinaia e centinaia di case di spedizione, agli agenti marittimi, ai fiduciari, ai fornitori navali e a quanti altri operano nel sistema portuale. Infatti, non dobbiamo commettere l'errore di considerare soltanto le imprese terminaliste, cioè il classico camallo di una volta che non esiste più, per quanto riguarda i lavoratori addetti alle operazioni di imbarco e sbarco. Intanto, c'è un dato significativo anche relativamente a tali lavoratori. Penso sia anche necessario disaggregare i dati così ottenuti per ogni singola impresa, considerando ogni dato ricavato su un arco di osservazione statistica di almeno un triennio, e, per ogni impresa, cercare di capire la gravità dell'infortunio, la sede della lesione, l'agente materiale e, ovviamente, la ripetitività e la ricorrenza di tali eventi. Infatti, questo tipo di analisi ci porta a ragionamenti più completi sull'organizzazione del lavoro, sull'effettiva rischiosità dell'impresa e del rapporto tra l'attività dell'impresa ed il sistema più complessivo entro il quale essa operi.

Anche per le malattie professionali, i dati riguardano casi denunciati: altra cosa sono i dati relativi agli infortuni e le malattie professionali definiti.

Da questo primo ragionamento, possiamo evincere che – pur con quei limiti, perché abbiamo solamente uno spaccato, una parte delle aziende, mentre anche in quelle altre imprese che ricordavo prima avvengono degli infortuni – nel 2004 abbiamo 1.139 infortuni e 63 casi di malattie professionali. In questo *report*, il dato comprende la Compagnia unica; quindi, andrebbe scorporato. Ma mi riservo, per l'appunto, di consegnarvi in seguito un lavoro ben più mirato e preciso.

Stando così le cose, se si potesse già fare un provvisorio e superficiale rapporto, la prima considerazione che si potrebbe fare è che, tenuto

conto che l'andamento infortunistico della sede di Genova, escluso il Tigullio, comprende circa 15.500-16.000 infortuni all'anno, gli infortuni che accadono nel sistema della riparazione navale e nella cantieristica di costruzione delle principali imprese terminalistiche rappresentano circa l'8-9 per cento degli infortuni complessivi che accadono nella Provincia di Genova (ripeto, escluso il Tigullio, perché lì c'è un'altra sede del l'INAIL). Ma questi dati, dopo, potranno essere tutti riconsiderati.

Dispongo anche di altri dati, ma mi riservo di fare in seguito un discorso più completo anche per quanto riguarda le malattie professionali ed il tipo di malattia professionale denunciata. Oggi si registrano circa 600-700 malattie professionali all'anno. Il 2004 è stato un anno particolare, perché sono state presentate – con riferimento alla compagnia portuale – molte domande, da parte di dipendenti od anche *ex* dipendenti, per spondiloartrosi, una malattia da postura. Sono state avanzate richieste di indennizzo per affezioni derivanti da posture incongrue, con la precisazione dei lavoratori di essere stati esposti, nella guida di macchine e di mezzi, a posture non adatte. Si tratta di una problematica del tutto nuova, che ci fa riflettere molto. Fino ad adesso non l'abbiamo riconosciuta, perché si tratta di soggetti anziani e potremmo anche correre il rischio di trovarci con lavoratori di tutta Italia di una certa età che, lamentando mal di schiena, potrebbero rientrare in questa tipologia. Detto questo, noi esaminiamo comunque queste problematiche con assoluto scrupolo medico-legale.

Sarebbe anche interessante analizzare le cause di rischiosità nel lavoro portuale, ma riferite a situazioni degli anni passati, quando si sbarcava il nerofumo (il che, adesso, non avviene più). Ora indennizziamo molte malattie professionali, anche aventi un esito infausto. Ricordo, infatti, che l'insorgenza di parecchi tumori (come il cancro alla vescica o ad altri «organi bersaglio») ha un'eziologia professionale molto precisa. Si riferiscono, però, alla situazione di rischiosità di 10-20-30-40 anni fa: questa è la questione.

Si tratta di una prima indicazione di dati, della cui superficialità ed incompletezza mi scuso. Penso, però, che – ho sentito anche i nostri responsabili del servizio statistico attuariale di Roma – potremmo fare un lavoro più completo e dettagliato, intanto prendendo in considerazione un preciso arco di tempo, poi confrontando dati omogenei, prendendo in esame, infine, periodi più ampi.

Vorrei aggiungere qualcosa sul problema dell'amianto, considerato che il dottor Caserta ha affrontato giustamente il problema. Tanto per dare una dimensione del fenomeno, al 15 giugno del 2005 abbiamo ricevuto circa 30.000 nuove domande di riconoscimento di esposizione all'amianto.

PIZZINATO *(DS-U)*. Di queste, quante sono di marittimi?

PASTORINO. Mi pare che 4.000 siano di marittimi. Comunque, stiamo lavorando anche su questa tematica.

Ormai l'Istituto si è impegnato a protocollare tutte le domande entro il 31 dicembre 2005, in modo che poi si sia in condizione, nei mesi successivi, di valutarle, perché ad oggi non abbiamo avuto materialmente le forze per farlo. Nel 1997, ci sono stati circa 30.000 procedimenti conclusi, 15.000 positivi e gli altri negativi; in queste 30.000 domande, abbiamo un po' di tutto, dalle 4.000 domande della Compagnia unica, di coloro che sono andati in pensione prima del 1992, che avanzano la pretesa – secondo noi non percorribile giuridicamente – del riconoscimento di esposizione all'amianto. Faranno poi ovviamente causa (so che vogliono rivolgersi alla Corte di giustizia delle Comunità europee ed altrove). Ci sono molte altre categorie per le quali il riconoscimento dell'esposizione all'amianto sembrerebbe problematico. Siccome la disciplina legislativa, poi, ha anche facoltizzato l'esposizione fino al 2003, abbiamo ricevuto moltissime domande – sto parlando dell'ordine di migliaia e migliaia – volte a riconoscere l'esposizione nel periodo dal 1992 al 2003. Le nostre disposizioni sono molto rigorose e soltanto nell'ipotesi in cui, sulla base di documentazione presentata e validata, possa essere riconosciuta un'esposizione successiva, la nostra Consulenza tecnica accertamento rischi e prevenzione (CONTARP) verifica nel concreto la sussistenza dei requisiti, relativamente ad uno sfondamento degli atti di indirizzo confermati. Questo è il quadro della situazione.

CURTO *(AN)*. Gli atti di indirizzo, molto spesso, sono andati in senso opposto alla disciplina legislativa.

PASTORINO. In che senso?

CURTO *(AN)*. Non voglio certo entrare in polemica con lei, sotto il profilo squisitamente politico, su alcuni atti di indirizzo che hanno reso molto più complessa la normativa sull'amianto. Sono piuttosto molto incuriosito dalla sua posizione preventiva, vale a dire quella di respingere *a priori* l'istanza dei 4.000 lavoratori. Mi sembra che le disposizioni siano abbastanza chiare ed anche sufficientemente rigorose: si definiscono le condizioni per beneficiare delle disposizioni di legge. Tant'è vero che il problema serio non è stato mai d'individuare se ci fossero o meno i requisiti e le prerogative, ma è stata la certificazione, cioè un fatto tecnico e non di merito. Ecco perché dico che, anche per quanto riguarda la stessa disciplina legislativa che prevedeva la dismissione dell'amianto, qualcuno dovrà pagare: se non paga, se non c'è il riconoscimento del danno, vuol dire che pagheranno le imprese, ma qualcuno dovrà pagare per il danno subìto dai lavoratori.

PRESIDENTE. Questi sono aspetti che vanno al di là delle notizie fornite, anche perché c'è una giurisprudenza in merito.

CURTO *(AN)*. Il senatore Pizzinato era Sottosegretario di Stato, quando affrontammo il tema.

FABBRI *(FI)*. Non ha fatto il senatore Pizzinato gli atti di indirizzo e non era egli Sottosegretario quando è successo questo. Chiudiamo qui il tema, non possiamo riaprire la questione dell'amianto.

PASTORINO. A Genova abbiamo tutti gli atti di indirizzo che sono stati prodotti in Italia, a differenza di altre realtà, e questo spiega un po' la questione. Abbiamo l'atto di indirizzo dell'energia, dell'Ansaldo, dell'ENEL, della cantieristica di costruzione e di riparazione, dei portuali, degli spedizionieri, della siderurgia.

PIZZINATO *(DS-U)*. E tutti convalidati da una norma inserita in un decreto-legge.

PASTORINO. Un decreto-legge dell'agosto di qualche anno fa, ripreso recentemente nell'ultima disposizione legislativa sull'argomento.

MANGANARO. Sono Bruno Manganaro, rappresentante provinciale della segreteria della FIOM-CGIL di Genova.

Anche per noi non è stato semplice riuscire a recuperare, in qualche giorno, un quadro generale, anche perché eravamo impegnati in alcune vertenze importanti, tra cui la questione Fincantieri. Cercherò di prendere in esame i due settori di cui ho in qualche modo la responsabilità: la cantieristica e le riparazioni navali.

Per noi la cantieristica è Fincantieri. Abbiamo dati, dal 1992 ad oggi, che attestano 10 morti, 6 dei quali alla Snam Portovenere; il 2 ottobre scorso è stato il nono anniversario dall'incidente alla Snam Portovenere. 10 morti, 9 dei quali nel cantiere di Sestri Ponente ed uno nel cantiere di Riva Trigosa. C'è poi una situazione generalizzata nel gruppo. Un anno fa, giusto nel settembre 2004, noi denunciavamo che, nei 18 mesi precedenti, vi erano stati 5 morti in tutto il gruppo in Italia. Quindi, la situazione è abbastanza difficile, anche se poi, guardando i dati aziendali degli infortuni, dal 1997 al settembre 2005 si assiste ad un *trend* di riduzione degli infortuni dei dipendenti Fincantieri (ma nel 2004 c'è stata una ripresa degli infortuni). Questo dato, però, va assolutamente disaggregato, altrimenti la situazione sembra tranquilla. Noi abbiamo il cantiere di Sestri Ponente – che è il nostro grande riferimento – con 860 dipendenti Fincantieri, 320 dei quali impiegati e circa 290 che svolgono le funzioni a bordo.

Abbiamo, però, una notevole presenza di imprese appaltatrici, che, nei momenti di punta, come questo, contano circa 1.700 lavoratori. Di questi lavoratori delle imprese di appalto abbiamo dati pari quasi a zero. C'è solo un dato che colpisce, ed è quello della medicina del lavoro di circa un anno fa, che dice: «Primo soccorso. Per quanto riguarda le prestazioni di primo soccorso erogato nei confronti dei lavoratori di ditte appaltatrici, il numero globale nell'anno 2003 è stato pari a 3.746, contro i 1.561 dell'anno precedente.». Questa è la differenza più significativa. Quindi, il dato mostra un raddoppio nell'arco di un anno ed è purtroppo l'unico che abbiamo relativamente a questa gran parte dei dipendenti,

che operano nella lavorazione più pericolosa, quella della costruzione della nave.

Si tratta, dunque, di una situazione assolutamente difficile, anche perché poi, formalmente, Fincantieri comunica i dati della presenza dei lavoratori dell'azienda capo commessa – non del subappalto –, quindi a noi ci vengono comunicati dati che presentano numeri di lavoratori nell'ordine di 500-600, mentre sappiamo che sono il doppio o il triplo, perché il meccanismo molte volte è delegato al subappalto.

Ci sono aziende che hanno il 50 per cento dei lavoratori immigrati, quindi sono in una situazione di difficoltà, anche oggettiva, per i permessi di soggiorno, per la lingua e per gli ostacoli a fare formazione, anche relativa alla sicurezza. Ci sono anche problemi contrattuali, perché, evidentemente, la normativa sull'immigrazione dovrebbe obbligare, per così dire, al rispetto dei contratti nazionali, il che molte volte non avviene, e, quindi, ci sono imprese che arrivano con la motivazione della specializzazione, molte volte dai Paesi dell'Est, ed ottengono autorizzazioni: quindi, nei fatti, non esistono rapporto e verifica da parte nostra.

Noi, però, disponiamo, come riferimento, della previsione dell'ultimo contratto integrativo firmato a livello nazionale col gruppo, un riferimento che, tuttavia, dovrebbe trovare ulteriori specificazioni e verifiche: la ditta appaltatrice – parliamo sempre della capo commessa, questa è la contraddizione – dovrebbe avere 20 dipendenti e 50.000 euro di capitale sociale. Ciò quando le situazioni sono difficili, ma il nostro problema più grande riguarda, intanto, una certa lavorazione, quella della saldatura CO2, che deve utilizzare gas inerte: si deve, dunque, provvedere ad utilizzare meccanismi di aspirazione a bordo della nave, ma con la contraddizione che troppa aspirazione mette in crisi la saldatura. Ci deve, quindi, essere un'aspirazione regolata, cosa che difficilmente si può realizzare. Sulla base di questo, va anche considerata la somma dei lavori: si salda mentre si vernicia e si mola, e questo diventa l'elemento di rischio più importante, tra l'altro non solo nella fase della costruzione, ma anche in quella della riparazione della nave. Questo è l'elemento più pericoloso; più pericoloso ancora in ragione dei tempi che ogni impresa prevede rispetto al suo contratto, che essa ha stipulato direttamente con Fincantieri, direttamente con la capo commessa. Quindi, a bordo della nave non esiste, nei fatti, alcun coordinamento ed il rischio diventa un dato, purtroppo, presente. Ognuno ha i suoi tempi e non c'è possibilità di programmare le lavorazioni e la presenza delle imprese a bordo, anche perché la consegna della nave diventa un fatto essenziale: la mancata consegna della nave ha un costo non lieve per l'azienda che la costruisce.

Anche l'assistenza è importante: la costruzione dei ponteggi e la movimentazione dei carichi, formalmente, dovrebbero essere responsabilità dei dipendenti Fincantieri, ma, all'interno di un rapporto che oggi vede poco più di un centinaio di dipendenti Fincantieri, vi sono 1.700 lavoratori. I ponteggi sono un altro elemento collegato ai tempi: molte volte, da parte delle imprese, c'è il «fai da te» nel costruire i ponteggi o il «fai da te» nel movimentare i carichi.

Riteniamo che dovrebbe essere data qualche indicazione in ordine agli appalti ed ai subappalti: mi riferisco a normative che rendano più rigido e controllabile il meccanismo di appalto e di subappalto, assegnando responsabilità più precise, in particolare a chi mette in moto il meccanismo ed alle stesse capo-commesse. Occorrerebbe, poi, svolgere una serie di controlli più puntuali da parte degli enti che hanno la responsabilità. Inoltre, sarebbe necessario esportare un'iniziativa, partita da Palermo tra la fine del 1999 e l'inizio del 2000, vale a dire il protocollo di legalità. Pensiamo che ciò debba essere fatto, anche in una sede ufficiale come quella della Prefettura, perché, dietro un meccanismo così vasto di appalti, la questione della legalità o delle possibili infiltrazioni mafiose non si pone soltanto nei cantieri del Sud, ma purtroppo anche in quelli del Nord dell'Italia.

Per quanto riguarda le riparazioni navali, siamo in presenza di circa 96 aziende, la maggior parte delle quali costituite da 20 dipendenti (a parte tre aziende che hanno più di cento dipendenti), con cinque bacini di carenaggio, in cui lavorano 1.200-1.500 dipendenti. In questo settore, dal 1999 ad oggi, vi sono stati due incidenti mortali, mentre è difficile calcolare gli infortuni, proprio per la tipologia delle imprese presenti. In tale contesto, si riscontrano difficoltà ad applicare il citato decreto legislativo n. 272 del 1999, relativo alla sicurezza nell'espletamento delle operazioni di riparazione e trasformazione delle navi. Infatti, molte volte gli stessi delegati alla sicurezza sono difficilmente riconoscibili ed identificabili in queste aziende.

Anche qui è molto importante la questione relativa ai tempi di lavoro, perché ogni fermata in bacino ha un costo enorme per l'armatore; quindi, il cottimo diventa purtroppo un metodo di lavoro e qualche volta anche un mezzo di scambio con i lavoratori.

PIZZINATO *(DS-U)*. Il cottimo è individuale?

MANGANARO. Sì, è individuale, perché non è contrattato né contrattabile per le organizzazioni sindacali. Evidentemente, però, c'è uno scambio: una minore fermata in bacino permette all'armatore o alla capo-commessa di distribuire ai lavoratori parte del risparmio. Tutto ciò crea problemi e contraddizioni, che sarebbe scorretto negare. In tali aziende, vi sono difficoltà anche in ordine alla formazione dei lavoratori. Tra l'altro, vi è un comitato di sicurezza e igiene del lavoro costituito alla fine del 2004 tra sindacati, ASL, Autorità portuale ed Associazione industriali, che però si è riunito poche volte, senza produrre molto in termini di indicazioni, di controlli e, quindi, di possibili interventi. Anche in questo caso, probabilmente, la considerazione da trarre è che abbiamo strumenti che non utilizziamo.

Anche nel settore delle riparazioni navali si pone il problema del coordinamento dei lavori. Al riguardo, bisognerebbe individuare un soggetto, che – a mio avviso – non può che essere l'Autorità portuale. Vi sono, infatti, aziende piccole e frammentate; altrimenti, il coordinamento

viene svolto dall'armatore o da chi è delegato. Vi sono, poi, anche documenti sulla sicurezza, che però non hanno modelli standard e, quindi, creano difficoltà a coloro che effettuano i controlli all'interno delle imprese.

Poc'anzi si è parlato anche dell'amianto, ma io affronto la questione in modo diverso. Ogni anno, circa 100-120 navi si aggirano nel mondo della riparazione navale: non conosciamo la situazione dell'amianto per molte di queste e, in particolare, per le navi che non battono bandiera italiana. Il problema, quindi, è ancora aperto, giacché non sappiamo che cosa troveranno i lavoratori su tali navi. Anche in questo caso, la normativa dovrebbe prevedere un censimento delle navi che utilizzano, anche per le riparazioni, i nostri porti.

In conclusione, i dati sulla cantieristica e sulle riparazioni navali evidenziano il problema dell'organizzazione del lavoro, dell'appalto e del subappalto, come elementi importanti su cui costruire una maggiore sicurezza.

Signor Presidente, ringraziamo la Commissione e ci impegniamo a trasmettere alla segreteria della medesima la documentazione di cui disponiamo.

TORIELLI. Sono Guido Torielli, rappresentante provinciale della FEDERMECCANICA e responsabile della sicurezza dell'ASSINDUSTRIA di Genova. Signor Presidente, da circa venti anni mi occupo di queste problematiche. I dati che vi sono stati forniti sono da noi condivisi e sono stati discussi ed analizzati insieme con le organizzazioni degli enti di controllo. Abbiamo utilizzato dati aggregati, al fine di valutare gli interventi da adottare all'interno del porto di Genova.

Fin dal 1999, all'interno della parte commerciale del porto, a seguito di alcuni incidenti, abbiamo avviato un coordinamento tra i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza ed i responsabili dei servizi di prevenzione e protezione delle aziende nostre associate. Nell'àmbito delle 1.100 aziende iscritte, con 55.000 dipendenti che noi rappresentiamo, 75 sono di riparazione navale, con 4.000 dipendenti, e circa 17 sono del comparto commerciale (i cosiddetti terminalisti), con oltre 1.500 dipendenti.

Nel settore commerciale, il coordinamento è andato avanti per molto tempo, consentendo l'analisi di alcune specifiche tematiche del settore (dall'utilizzo della gabbia alle problematiche dei tacchi sotto i camion, e così via); poi, però, improvvisamente, esso si è interrotto per vari motivi, che non sono di natura tipicamente tecnica, ma riguardano fattori che possono essere esaminati su altri tavoli, cioè in àmbiti che io considero più sindacali. In questo momento, vi è un comitato di sicurezza e igiene del lavoro *(ex* articolo 7 del decreto legislativo n. 272), cui ha fatto poc'anzi riferimento il rappresentante della FIOM, comitato che, però, non si è riunito molto assiduamente. Ciò è dipeso da alcuni fattori, che hanno condotto ad anteporre le problematiche di politica industriale a quelle tipiche della sicurezza. È necessario, invece, che in tali comitati si analizzino maggiormente le questioni collegate alla sicurezza. Questo è quanto ho

potuto verificare nei due comitati di cui faccio parte, sia per la parte commerciale sia per quella relativa alle riparazioni navali.

Per quanto riguarda i rapporti con i sindacati dei lavoratori, sottolineo che da sempre siamo riusciti a mettere in campo un'analisi costante degli incidenti. Oggi, quindi, possiamo rilevare, sulla base dei dati del 2002 (quelli del 2003 e del 2004 sono stati riportati, ma non ancora analizzati), che si è ridotto il numero di incidenti e si è effettuato un maggiore controllo in tutto il settore. Tale controllo aumenta sempre più con la formazione, rispetto alla quale riteniamo di aver lavorato moltissimo con i lavoratori delle aziende di riparazioni navali e delle aziende terminaliste. L'importante è che vi sia un'informazione costante all'interno dell'impresa, informazione che, a mio avviso, si può rafforzare ancora di più attraverso la revisione del decreto legislativo n. 272 del 1999, al fine di migliorare le condizioni in cui oggi le aziende lavorano allorquando abbiano difficoltà ad identificare il coordinatore. Poc'anzi, qualcuno ha suggerito di assegnare il coordinamento alle autorità portuali; ritengo, però, che non sempre esse accetterebbero tale ruolo. Il problema, spesso, viene affrontato affidando il compito all'armatore, il quale probabilmente non sa neanche dell'esistenza della nave. A questo punto, l'identificazione delle aziende di subappalto o di quelle che intervengono all'interno di una nave non permette un coordinamento, come quello richiesto dalla stessa disciplina legislativa.

Io ho partecipato ai lavori di stesura del citato decreto legislativo n. 272 e so, quindi, che si sono posti alcuni problemi nella redazione finale, i quali non hanno permesso di raggiungere gli obiettivi che tutti ci eravamo prefissati. Mi riferisco al controllo della sicurezza nel settore, che, com'è noto, è molto difficile. Dunque, una riapertura dell'esame dei contenuti del decreto legislativo n. 272, probabilmente, permetterà a noi che stiamo da una parte e dall'altra, rappresentando gli imprenditori da un lato e i lavoratori dall'altro, di operare con riferimento a maggiori obiettivi, volti a raggiungere una vera e propria sicurezza.

Per quanto riguarda i dati, prendiamo atto che ancora non conosciamo alcuni elementi: a volte è difficile anche la trasmissione dei dati. Peraltro, abbiamo utilizzato un nostro canale, insieme con l'ASL, riuscendo così ad avere una comunicazione costante dei dati con le nostre aziende associate e ad effettuare un controllo del sistema abbastanza puntuale.

PIZZINATO *(DS-U)*. Vorrei capire se, a suo avviso, il coordinamento cui lei ha fatto riferimento debba avere un responsabile con una struttura permanente.

TORIELLI. Ritengo che l'individuazione del coordinamento stia nell'individuazione del committente. Secondo me, un conto è un coordinamento di procedure e di prassi, che spetta ad un'autorità competente come l'autorità portuale o l'autorità marittima; altro conto, ed è quello che intendo io, è un'individuazione corretta, rigida, che non dia adito

ad interpretazioni diverse, della figura del committente. Il committente di un lavoro che viene fatto all'interno delle riparazioni navali oggi può essere l'armatore, l'azienda di riparazioni navali o altri ancora. Spesso diventa difficile, soprattutto per le nostre aziende delle riparazioni navali, rifarsi ad un committente che magari non parla la stessa lingua, che magari non ha la stessa organizzazione, perché navi che battono bandiere estere hanno organizzazioni completamente diverse dalla nostra. Anche chi voglia rispettare le norme di sicurezza (esiste ancora qualcuno che vuole farlo) a volte non ci riesce, proprio perché manca la possibilità di un coordinamento a bordo, mancanza dovuta anche alla cattiva individuazione di alcune figure che la disciplina legislativa, invece, richiede che esistano. Se poi parliamo di coordinamento dal punto di vista dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, dei responsabili dei servizi di prevenzione e protezione, dell'ASL, dell'azienda, rilevo che il comitato di sicurezza e igiene del lavoro (di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 272) dovrebbe funzionare come si deve, dovrebbe avere un indirizzo tecnico vero: lo dico non perché io sia ingegnere, ma perché effettivamente, quando comincio a parlare di problemi tecnici, scappano tutti. Allora c'è da chiedersi: si vuole dare a questo comitato un ruolo tecnico oppure politico? Perché, se il suo ruolo è politico, sapete benissimo come si faccia a risolvere il problema; se si vuole, invece, che il suo ruolo sia tecnico, io, personalmente, con tutta la mia struttura e con alcune altre figure, sono pronto. Il mondo portuale, delle riparazioni navali, il mondo, più in generale, delle attività che non hanno un prodotto in linea, ripetitivo, e che, quindi, si possono trovare di fronte a situazioni non governate dal punto di vista della valutazione del rischio avranno sempre, di fronte ad un rischio non previsto, delle difficoltà intrinseche, talora non affrontabili *a priori*. Però, se c'è una buona organizzazione coordinata, nel momento in cui ci si trova di fronte ad un problema, qualcuno riesce anche ad affrontarlo. Certamente, l'intervento delle aziende dall'estero, soprattutto dai Paesi dell'Est europeo, rappresenta anche un problema di lingua, di rapporti: ragion per cui, anche se io dico ad una persona di stare attenta o di mettersi i guanti, probabilmente egli non capisce quello che gli sto dicendo. So, però, che, in questo momento, l'ASL e le organizzazioni sindacali si stanno attivando per dare vita ad ulteriori organizzazioni di coordinamento a livello anche di queste aziende e, naturalmente, ciò ci trova più che disponibili, come organizzazione degli imprenditori.

In conclusione, a Genova, per il momento stiamo lavorando in questo modo.

D'AGOSTINO. Sono Michele D'Agostino, segretario della UILM di Genova, responsabile del settore della cantieristica. Il direttore provinciale dell'INAIL Pietro Pastorino ha fornito molto bene alcuni dati statistici, ma vorrei intervenire soprattutto per le esperienze mie personali, in quanto opero da più di trent'anni nel settore, quindi conosco molto bene tutti gli accordi che sono stati fatti, nel corso degli anni, nel campo della cantieristica, delle costruzioni e delle riparazioni navali.

Su questo versante, le problematiche maggiori che abbiamo sempre rilevato, inerenti alle malattie professionali ed all'infortunistica, concernono soprattutto il coordinamento e l'organizzazione del lavoro, che devono interessare le imprese di appalto e, in modo prioritario, i subappalti, i quali ultimi vengono fatti dove c'è meno controllo dal punto di vista sia sindacale che aziendale. I dati che abbiamo sui subappalti sono frammentari, perché alcuni di essi non provengono dall'àmbito del territorio, ma da aree diverse. Quindi, i dati sono frammentari e non gestibili, non solo dal punto di vista sindacale, ma anche da quello dell'azienda committente, in questo caso la Fincantieri, o delle grandi aziende di riparazione navale (parlando di Genova, mi riferisco, per esempio, alle aziende Mariotti o San Giorgio, quindi ai grandi gruppi). Su quest'aspetto, pensiamo che, da parte degli organi preposti, ci debba essere un maggiore controllo ispettivo. Ad esempio, gli orari di lavoro che questi lavoratori svolgono all'interno delle aziende spesso vanno oltre le previsioni contrattuali e, dalle denunce fatte da alcuni lavoratori di queste imprese, rileviamo che, in busta paga, non figurano le ore effettivamente prestate. Secondo me, quindi, bisogna esercitare un maggiore controllo, soprattutto per abbassare il livello di infortunio, perché oltre una certa soglia di orario di lavoro, come sappiamo tutti, l'infortunio può avvenire in modo più grave.

Presidenza del vice presidente FABBRI

(Segue D'AGOSTINO). Con Fincantieri abbiamo stipulato accordi di gruppo per limitare queste problematiche. Abbiamo concluso, da ultimo, nel 2004, un accordo, fortemente voluto dalle organizzazioni sindacali, e in contrapposizione con Fincantieri abbiamo ottenuto il risultato importante che, per entrare negli appalti Fincantieri, le ditte devono avere un minimo di 20 addetti ed un capitale sociale versato di almeno 50.000 euro. Questa previsione, però, viene aggirata attraverso la formazione di associazioni temporanee di imprese o di consorzi. Su tutto questo bisogna fare qualcosa, affinché le associazioni temporanee d'impresa o i consorzi effettivamente applichino le normative.

Vorrei concludere ricordando altri due aspetti. Innanzi tutto, secondo me, bisogna intervenire sull'attività di formazione dei lavoratori: essa, in parte, viene già fatta dalle grandi aziende, ma, nelle piccole e medie imprese, l'attività formativa per quanto riguarda la sicurezza non avviene. Bisogna che essa si faccia, non solo, ma che venga poi certificata la formazione erogata ai lavoratori, perché di fatto non c'è nessuna certificazione del corso di formazione svolto. Dall'altra parte, bisogna svolgere attività formativa anche per i supervisori delle aziende che hanno la responsabilità dell'organizzazione e della gestione del lavoro. Molto probabilmente, occorre incentivare l'azione formativa anche attraverso appositi fi-

nanziamenti, perché fare formazione rappresenta un costo. Lo dico perché è un problema molto importante, che il piccolo imprenditore alle volte ci pone, dicendo: io farei il corso di formazione, ma devo distogliere il lavoratore dall'attività produttiva. Un piccolo imprenditore, con un'azienda con meno di 15 dipendenti, a volte si trova a disagio, perché la grande impresa che commissiona il lavoro magari glielo toglie, qualora la sua azienda non riesca a finire il lavoro in tempo. Quindi, bisogna trovare delle soluzioni per dare anche alle piccole e medie imprese la possibilità di fare formazione, probabilmente con degli incentivi.

C'è poi un'ultima questione. Già è stato fatto tanto, i dati statistici che l'INAIL ci ha fornito testimoniano un abbassamento degli infortuni – anche se a Genova abbiamo avuto dei grossi incidenti mortali, come ricordava poco fa un collega – e questa riduzione rappresenta un dato certamente positivo. Va svolta, però, un'altra azione, soprattutto nei grandi cantieri e nelle riparazioni navali, per trasferire l'attività lavorativa da bordo a terra. Solo attraverso l'incentivazione del lavoro a terra possiamo, infatti, ridurre alcuni fattori di rischio, in particolare quelli relativi alle malattie professionali, ai fumi della saldatura, a tutta una serie di polveri presenti a bordo in locali angusti e chiusi. Se l'attività lavorativa viene fatta preventivamente a terra, con la circolazione dell'aria, molto probabilmente alcuni fattori di rischio li possiamo eliminare.

Per quanto riguarda il fattore chimico, sapete che, nell'àmbito delle costruzioni e soprattutto delle riparazioni, bisogna intervenire sulle pitturazioni navali, dove, sia nel caso dell'applicazione, cioè dei lavoratori che applicano il prodotto, sia in quello della sverniciatura, si va ad inquinare le acque. Quindi, vi è un fattore di rischio sia per la persona sia per l'ambiente, perché il risultato finale è quello dell'inquinamento delle acque; penso anche allo scarico nei bacini, quando viene effettuato il lavaggio delle cisterne. Sappiamo, al riguardo, che l'Autorità portuale di Genova sta intervenendo per la costruzione di un depuratore, che certamente sarà di aiuto.

Presidenza del presidente TOFANI

PIZZINATO *(DS-U)*. Ringraziando tutti gli intervenuti per le argomentazioni e i dati che hanno fornito, vorrei approfittare del fatto che essi si sono riservati di inviarci per iscritto la documentazione per chiedere loro di integrarla con un'altra informazione, se possibile. Ci sono i dati che riguardano gli infortuni che l'INAIL registra con riferimento agli assicurati INAIL, che l'IPSEMA rileva per gli assicurati IPSEMA, e via dicendo: è possibile, però, sapere quanti siano gli infortuni, sia gravi sia mortali, che riguardano i lavoratori che non sono in regola?

PASTORINO. Vigendo il principio di automatismo delle prestazioni, anche se il lavoratore non è assicurato, se è in nero, l'infortunio viene regolarmente riconosciuto.

PRESIDENTE. Sì, ma se viene denunciato.

PIZZINATO *(DS-U)*. Ricordo un infortunio mortale verificatosi qui a Genova, non lontano dal porto, di domenica, che consentì alla Guardia di Finanza di andare a Bergamo e di riscontrare l'esistenza di 300 lavoratori – della stessa impresa di quel lavoratore che aveva subìto l'infortunio mortale – che non erano in regola. I dati ufficiali che fornisce l'INAIL sono quelli relativi a coloro che sono regolarmente denunciati ed assicurati. Se è possibile (in parte vi è stata già una risposta da parte del rappresentante dell'impresa), vorrei capire come meglio coordinare sicurezza ed attività tra appaltante e subappaltante e, più complessivamente, tra le varie attività che si svolgono in questa realtà.

Veniva prima ricordato che anche tra il personale delle imprese subappaltanti vi è molto lavoro irregolare e si chiedeva di fare riferimento al protocollo di Palermo relativamente al problema della legalità; domando: vi sono forme di capolarato? A Milano abbiamo costatato che la situazione è peggiore di quella dell'agricoltura di un tempo nel Sud; se possibile, vorrei avere informazioni anche su questo. Infine, e mi rivolgo al direttore provinciale dell'INAIL: gli organici degli ispettori sono adeguati o no?

PASTORINO. Posso anticipare qualcosa. Noi abbiamo tre ispettori.

PIZZINATO *(DS-U)*. Rispetto a quanti previsti in organico?

PASTORINO. L'organico è fermo a vent'anni fa, non c'è una previsione teorica. Ne avevamo sei l'anno scorso, tre sono andati in pensione e non sono stati rimpiazzati; ne abbiamo tre per la città di Genova e sei per tutta la Liguria. Due sono a Chiavari, uno a Savona, uno ad Imperia, quattro a La Spezia.

PIZZINATO *(DS-U)*. Non riescono nemmeno a raccogliere i dati, insomma.

CURTO *(AN)*. Non mi pare ci siano state grosse reazioni.

PASTORINO. Nella sede della Prefettura, è stato istituito da tempo un comitato provinciale per la sicurezza nei cantieri edili, in ragione dell'alta mortalità nel settore e di diversi incidenti molto gravi che si sono verificati, l'ultimo quello del Galata, nel centro di Genova, dove morirono alcuni lavoratori. In quell'occasione, quasi tutte le amministrazioni (la Direzione provinciale del lavoro, noi dell'INAIL, l'INPS, le organizzazioni sindacali, le associazioni delle imprese), sotto la guida del prefetto, si

sono ripetutamente incontrate, hanno predisposto programmi, e sono intervenuti anche gli organi del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. In quella circostanza, è stata fatta presente la situazione degli ispettori, perché certamente l'intervento sulla sicurezza è multiforme e richiede molti elementi, ma, per i servizi ispettivi di vigilanza, l'INAIL si trova in una situazione di grande carenza – mentre per l'INPS è stata fatta, negli anni passati, una politica di assunzione degli ispettori, ragion per cui ne ha molti –. Ho rappresentato la questione sia alla nostra Direzione generale sia alla Direzione generale del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, ma, al momento, non abbiamo ancora risultati.

CASERTA. Vorrei rispondere per quanto riguarda l'Ispettorato del lavoro.

CURTO *(AN)*. Mi sembra ci sia un concorso *in itinere*.

CASERTA. Sto lavorando proprio adesso a Torino per questo concorso, per quanto riguarda la Regione Piemonte: stiamo correggendo le prove scritte e speriamo di portarlo al termine al più presto. Dovrebbero esserci circa 900 assunzioni in tutta Italia.

La realtà di Genova è la seguente. Come vigilanza, abbiamo due ispettori tecnici, che si interessano alla sicurezza in edilizia. Ultimamente – sono direttore da marzo – ho cercato di potenziare la vigilanza tecnica, spostando due dei cinque carabinieri del nucleo di cui disponiamo, operando, quindi, un affiancamento, e ci stiamo coordinando molto bene con l'ASL. Le risorse sono poche. Da quando sono arrivato a Genova, visto che anche il decreto legislativo n. 124 del 2004 ci assegna compiti di coordinamento, sto suggerendo e proponendo che dobbiamo utilizzare al meglio le poche risorse, coordinando e pianificando la nostra attività, tant'è vero che, ogni trimestre, ci incontriamo con i rappresentanti dell'INPS e dell'INAIL per programmare l'attività, cercando di conseguire un impiego ottimale delle poche risorse che abbiamo, evitando duplicazioni, sovrapposizioni, nonché reiterazioni, a distanza di poco tempo, di controlli relativi allo stesso datore di lavoro.

PIZZINATO *(DS-U)*. Il coordinamento non è previsto da una norma di legge?

CASERTA. Sì, dal citato decreto legislativo n. 124. Era già stato previsto prima, ma con il decreto legislativo n. 124 è stato rafforzato e ribadito. Noi siamo andati oltre, abbiamo un coordinamento con l'ASL, perché per quanto riguarda la vigilanza tecnica...

PRESIDENTE. Sì, su questo ci ha già riferito la dottoressa Carcassi.

MANGANARO. Per quanto riguarda il fenomeno del caporalato, pensiamo che ci sia; i nostri delegati ci hanno informato che i bar di fronte ai cantieri di Sestri Ponente fungono da centri raccolta.

Come dicevo prima – lo ricordava anche D'Agostino –, sarebbe auspicabile l'adozione di un protocollo di legalità, che metta in moto un meccanismo di controllo più rigido; altrimenti, i dati sulla sicurezza riguarderanno solo i dipendenti Fincantieri, conosceremo con difficoltà i dati delle imprese subappaltatrici e non sapremo forse mai quelli di chi non esiste – vedi caporalato –.

TORIELLI. Sarebbe opportuno finanziare le imprese in modo tale che esse possano essere concorrenti, perché, nella presente sede, non possiamo dimenticare la concorrenza internazionale, la quale in questo settore è fortissima. La possibilità di ritirare i finanziamenti alle imprese in cui si riscontrino delle situazioni di inadempienza effettiva potrebbe forse portare ad un discorso più tecnico.

CURTO *(AN)*. Le norme generali prevedono già che, per poter ottenere qualsiasi tipo di beneficio pubblico, debbano essere rispettati i contratti collettivi nazionali di lavoro, con riferimento non solo alla parte retributiva, ma anche alla parte sulla sicurezza sul lavoro.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri interlocutori per il contributo offerto ai lavori della nostra Commissione ed attendiamo ulteriori elementi e dati.

Dichiaro quindi concluse le audizioni odierne.

I lavori terminano alle ore 12,50.

€ 1,76