



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 15

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

AUDIZIONE DEI RAPPRESENTANTI DELL'ISPESL

17^a seduta: martedì 17 febbraio 2009

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione dei rappresentanti dell'ISPESL**

PRESIDENTE	<i>Pag.</i>	<i>MOCCALDI</i>	<i>Pag.</i>
DE LUCA (PD)		<i>LAURENDI</i>	
NEROZZI (PD)		<i>MAZZOCCHI</i>	
DE ANGELIS (PdL)			
ROILO (PD)			
PARAVIA (PdL)			
CONTI (PdL)			

Assiste alla seduta, ai sensi dell'articolo 23, comma 6, del Regolamento interno, la collaboratrice, dottoressa Francesca Costantini.

Intervengono, in rappresentanza dell'ISPESL, il professor Antonio Moccaldi, commissario straordinario dell'Istituto, e gli ingegneri Vittorio Mazzocchi, Vincenzo Laurendi e Luigi Monica del dipartimento di tecnologie di sicurezza.

I lavori hanno inizio alle ore 14.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei rappresentanti dell'ISPESL

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'ISPESL (Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza sul lavoro).

Comunico che, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Saluto il professor Moccaldi ed i suoi collaboratori. I motivi di questo nuovo incontro sicuramente vi sono noti. Riguardano un argomento emerso in riferimento alla sicurezza delle macchine e delle trattrici agricole. Vorremmo avere elementi di conoscenza su questo tema per permettere ai membri della Commissione di avere idee più chiare e definite, di fronte a riflessioni che ci hanno preoccupato in riferimento alla sicurezza delle macchine, in modo specifico di quelle nuove.

Ringrazio il professor Moccaldi ed i suoi collaboratori per essere intervenuti al fine di darci la possibilità di chiarire questo aspetto molto importante. Quindi il tema è specifico e vi saremo grati se vorrete fornirci elementi quanto più possibile chiari in ordine ad esso.

MOCCALDI. Siamo ovviamente a disposizione e lasceremo agli atti delle relazioni riassuntive e della documentazione. Poiché si tratta di un problema molto complesso, volevo sapere più o meno i tempi a disposizione per regolarmi in modo da non essere troppo prolisso o troppo sintetico.

PRESIDENTE. Vorremmo conoscere al meglio il problema e credo che lo si possa fare anche senza essere prolissi, dal momento che le tematiche sono molto semplici e specifiche.

MOCCALDI. Il problema delle macchine agricole e in particolare dei trattori agricoli si inserisce nel contesto della normativa europea che, per quanto riguarda le macchine, da circa tredici anni regola il mercato con la cosiddetta direttiva macchine. Quest'ultima regola da circa tredici anni l'immissione...

PRESIDENTE. Pongo una prima domanda così ci aiutiamo a vicenda.

Una delle nostre riflessioni nelle audizioni che hanno preceduto l'odierna era tesa proprio a capire se la normativa europea è riferita soltanto all'immatricolazione, quindi alla messa in circolazione (parliamo delle motrici, per esempio) o se, a prescindere dalla normativa europea, la normativa antinfortunistica venga rispettata. Questo è un punto secondo me dirimente; non è coincidente però è dirimente.

MOCCALDI. Per quanto riguarda esplicitamente i trattori e le macchine agricole le direttive europee di carattere sociale impongono che vengano messi a norma anche quelli che già sono in commercio. Si è infatti evidenziato che la principale causa alla base della maggior parte degli infortuni in generale e di quelli mortali in particolare nel settore dell'agricoltura è dovuta al ribaltamento dei trattori agricoli e delle macchine agricole, per la mancanza di dispositivo di protezione in caso di capovolgimento e la mancanza di cinture di sicurezza. Le stesse direttive hanno nel tempo imposto che questa tipologia di macchine, pure se immessa precedentemente, doveva comunque adeguarsi e rendersi sicura relativamente a questi due aspetti.

ROILO (*PD*). Cintura e ribaltamento sono due fattispecie distinte.

MOCCALDI. Sono due aspetti differenti nel senso che il dispositivo di protezione in caso di capovolgimento del trattore è una struttura che viene installata direttamente sul trattore e che quindi impedisce che l'operatore venga schiacciato in caso di ribaltamento, mentre il dispositivo che trattiene l'operatore al posto di guida ha la funzione di garantire che lo stesso, in caso di ribaltamento, non sia sbalzato fuori dal volume di sicurezza garantito dalla struttura di protezione.

ROILO (*PD*). Quindi sono due le misure di sicurezza?

MOCCALDI. Sì, sono due. Sotto questo profilo e sotto gli auspici del Ministero del lavoro, del Ministero dello sviluppo economico e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fu creato con la nostra collaborazione un gruppo di lavoro che ha elaborato delle linee guida – che lasceremo agli atti – che sono state condivise da tutte le parti sociali (costruttori, utenti delle macchine agricole, organizzazioni sindacali e così via) e che oggi rappresentano un punto di riferimento tecnico – ripeto, condiviso da tutte le parti sociali e da tutti coloro che operano in questo settore –

che dovrebbe servire per l'adeguamento di questi trattori, che sono in numero cospicuo. Allo stato attuale, su un totale di 1.600.000 trattori che fanno parte del parco circolante, da indagini di tipo statistico che abbiamo condotto, ci risulta che circa 900.000 sono ancora sprovvisti di struttura di protezione in caso di capovolgimento e 1.300.000 sono sprovvisti di cintura di sicurezza.

Chi deve far rispettare tutto questo? Gli organi di vigilanza, cioè le ASL e gli ispettorati del lavoro laddove intervengono, perché altri sistemi non ne conosciamo. Gli strumenti per potersi adeguare ce li hanno, sanno che cosa debbono fare e adesso si devono adeguare. Faccio presente che il Laboratorio per la sicurezza della meccanizzazione agricola dipende dal dipartimento di tecnologia e di sicurezza, diretto dall'ingegner Mazzocchi, mentre il dottor Laurendi è il direttore del laboratorio per la meccanizzazione delle macchine agricole. È qui presente anche l'ingegner Monica che invece è il segretario del nostro gruppo di lavoro che effettua le verifiche su segnalazione – purtroppo solo su segnalazione – relativamente alla sorveglianza del mercato per tutte le macchine che sono state segnalate, generalmente dagli ispettorati del lavoro o dalle ASL, e sulle quali apriamo un fascicolo tecnico. Con un gruppo di 15 ingegneri esperti viene esaminata la macchina che è stata segnalata come una di quelle che ha prodotto un incidente, anche se non mortale, oppure che nel corso di un'ispezione è stata giudicata probabilmente non conforme ai requisiti essenziali di sicurezza imposta dalle direttive europee.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma i requisiti essenziali di sicurezza riguardano macchine che sono già in commercio o anche macchine di nuova immatricolazione?

MOCCALDI. I requisiti essenziali di sicurezza sono contenuti in una direttiva in cui sono previsti anche i casi di applicazione della stessa. In generale, si riferisce alle macchine che vengono messe in commercio.

PRESIDENTE. Vedo però che l'ingegner Laurendi scuote la testa. Attenzione perché questo è il punto.

MOCCALDI. Certo! È così.

PRESIDENTE. Quindi la risposta è negativa.

MOCCALDI. È negativa.

PRESIDENTE. Quindi le macchine nuove che vengono messe in commercio...

MOCCALDI. Non è detto.

PRESIDENTE. Sia più preciso perché questo è il punto centrale della nostra inchiesta.

LAURENDI. La questione va vista nei seguenti termini. Esiste un problema relativo alle macchine usate, vecchie, che il Presidente ha già illustrato...

PRESIDENTE. Che ora non c'entra, perché fa parte di un altro discorso.

LAURENDI. ... ed un altro relativo alle macchine nuove.

Le macchine nuove dovrebbero rispettare tutti i requisiti di sicurezza previsti dalla direttiva macchine (98/37/CE). Dovrebbero, ma di fatto esiste sul mercato una serie di macchine che non rispettano tali requisiti e che sono potenzialmente pericolose.

ROILO (PD). Vorrei rivolgere una domanda all'ingegner Laurendi per cercare di capire meglio un problema tanto importante.

Anch'io mi riferisco alle macchine nuove. Quando lei dice che non tutte le macchine nuove che vengono messe in circolazione rispondono ai requisiti di sicurezza, si riferisce alla cabina protettiva ed alle cinture di sicurezza, o ad altre misure?

LAURENDI. Mi riferisco a queste specifiche misure, che rappresentano un aspetto molto importante, ad esempio, per le macchine semoventi.

PRESIDENTE. Quali specifiche misure?

LAURENDI. Alla mancanza di una struttura di protezione che può essere un telaio o una cabina ma anche ad altre specifiche misure di sicurezza. L'attività di sorveglianza del mercato ha rilevato che su un considerevole numero di tipologie di macchine di nuova immissione sul mercato esistono delle non conformità diffuse riconducibili a diversi aspetti di sicurezza. Abbiamo ricevuto cioè delle segnalazioni, anche a seguito di infortuni mortali o gravi, che hanno evidenziato alcune carenze nella macchina ed abbiamo motivo di pensare che queste possano essere diffuse su un certo numero di modelli.

PRESIDENTE. Quindi, carenze strutturali?

LAURENDI. Sì, strutturali.

ROILO (PD). E qual è invece la situazione per le macchine usate?

LAURENDI. Ferma restando la grave situazione relativa ai trattori già evidenziata dal presidente Moccaldi (900.000 macchine non conformi in relazione al telaio e 1.300.000 non conformi in relazione alla mancanza della cintura di sicurezza), per le altre tipologie di macchine esistono di-

versi problemi connessi con le macchine nuove. Nel momento in cui si immette sul mercato una macchina non conforme questa diventa usata e le stesse problematiche che troviamo per...

PRESIDENTE. Si spieghi meglio.

LAURENDI. Una macchina non conforme può essere immessa sul mercato in un arco di tempo più o meno lungo, risultando successivamente usata e continuando a presentare le stesse problematiche di sicurezza originarie. Pertanto, tutte queste macchine ora usate e potenzialmente pericolose, devono essere adeguate.

PRESIDENTE. Questo è un altro problema.

Stiamo parlando dell'aspetto coevo alla nuova immatricolazione e quindi alla immissione sul mercato.

NEROZZI (PD). Oltre ai trattori ci sono altri tipi di macchine nuove che non rispettano i criteri di sicurezza?

MOCCALDI. Vediamo se ho compreso il punto cruciale. Giustamente, voi vi chiedete come mai, se la macchina viene immessa sul mercato dopo che qualcuno ne ha attestato la rispondenza ai requisiti essenziali di sicurezza, non è sicura. Ciò può essere imputato a due motivi. In primo luogo, secondo la direttiva, alcune categorie di macchine possono essere autocertificate direttamente dal costruttore. Esiste poi un altro gruppo di macchine la cui procedura di certificazione coinvolge anche un organismo cosiddetto notificato, e cioè accettato dalla Comunità europea come organismo in grado di verificare la rispondenza ai requisiti di sicurezza.

Quando nel corso delle ispezioni – poiché questa è l'unica occasione per poter effettuare il controllo, dato il gran numero di macchine – il corpo ispettivo nazionale, cioè gli operatori delle ASL o gli ispettori del lavoro, segnalano al Ministero competente che si sono verificati degli incidenti o che, secondo loro, vi è il dubbio che la macchina non sia sicura scatta il meccanismo dell'istruttoria tecnica per verificare...

PRESIDENTE. Della vostra istruttoria.

MOCCALDI. Della nostra istruttoria tecnica che ormai espletiamo da dieci anni. Ma è una istruttoria che si apre solo su segnalazione ispettiva o in conseguenza di incidente, mortale o non mortale. In questi casi scatta la nostra istruttoria ed è in quell'occasione che possiamo verificare se una macchina, pur essendo certificata CE con la procedura che prevede il coinvolgimento dell'organismo notificato, oppure autocertificata direttamente dal costruttore, risponda davvero ai requisiti essenziali di sicurezza.

Ma vi sono stati anche casi – al riguardo il dottor Laurendi potrà fornire ulteriori elementi, visto che se n'è occupato lui stesso – in cui nono-

stante la macchina rispondesse formalmente ai requisiti di sicurezza sono state rilevate carenze in termini di sicurezza che ci hanno indotto a chiedere alla Comunità europea di modificare la normativa tecnica di riferimento. Al riguardo ci è stato tributato il giusto riconoscimento visto che la Comunità europea negli ultimi anni per ben otto volte ha modificato il testo della norma tecnica aggiungendo delle specifiche conseguenti a segnalazioni pervenute dal nostro laboratorio e riferite a carenze in termini di sicurezza. Chiaramente, ciò riguarda ambiti più particolari; in generale il meccanismo è quello che abbiamo illustrato.

Pertanto, se gli ispettori ci hanno segnalato 2.000 casi in totale, noi abbiamo instaurato l'istruttoria tecnica su quei 2.000 casi e da quelli abbiamo estrapolato un certo numero di statistiche. Siamo in grado di dire quante macchine rispondevano ai requisiti di sicurezza e quanto no; per quali motivi e quali sono stati i nostri suggerimenti per far sì che quelle macchine fossero messe in sicurezza.

È stato chiesto inoltre se ci sono altre macchine, oltre i trattori. Certamente, ci sono le macchine desilatrici, le macchine trinciatrici e distributrici di fieno o di insilati, le macchine falciatrici, le macchine falciatrici per la manutenzione stradale (quelle che si vedono lungo le autostrade), i motocoltivatori e le motozappatrici, le macchine agricole semoventi e le cosiddette retroescavatrici, cioè quelle che hanno delle appendici nella parte posteriore del mezzo per scavare (gli incidenti ad esse collegate sono spesso imputabile all'errato accoppiamento delle due parti).

Anche al riguardo disponiamo di una serie di statistiche, oltre alle proposte di modifica normativa da noi formulate.

PRESIDENTE. Gradiremmo ricevere questa documentazione, relativa ai casi ai quali prima ha fatto riferimento, su cui i laboratori e quindi i tecnici della struttura hanno effettuato i loro accertamenti. Se è possibile, vorremmo i dati degli ultimi dieci anni.

MOCCALDI. Certamente.

PRESIDENTE. Dagli elementi a nostra disposizione, emerge una certa ripetitività di taluni infortuni, per cui vorremmo comprendere se la causa, o la concausa, sia la carenza di misure di sicurezza della macchina in attività. È emerso infatti un equivoco in relazione al fatto che la macchina può essere immatricolata per la circolazione, ma magari non è sicura per i lavori per i quali deve essere utilizzata.

Oltre a questi dati, vi chiediamo di fornirci, se è possibile, la documentazione con cui avete indicato ai titolari delle aziende che costruiscono queste macchine, o agli altri organismi a cui vi siete rivolti, gli elementi che determinano la non sicurezza della macchina e le risposte che eventualmente vi hanno dato i vostri interlocutori al riguardo.

In poche parole, vorremmo che il vostro Istituto, che svolge un'importante funzione di consulenza, ci fornisse un quadro che ci permetta di capire meglio quale frutto ha avuto il vostro lavoro a fronte dei dram-

matici fatti che si sono verificati. Queste informazioni sono per noi importanti, anche per trovare conferma di quello che ci è stato detto nel corso dell'audizione delle organizzazioni dell'agricoltura e del commercio, che ci hanno riferito appunto i dati forniti dall'ISPESL: «il 57 per cento delle macchine agricole in uso non è conforme alla normativa, il 27 per cento viene reso conforme in occasione di controlli e soltanto l'11 per cento è a norma».

MOCCALDI. Parliamo solo di trattori?

PRESIDENTE. No, di macchine agricole in generale. Leggo ancora dal resoconto stenografico dell'audizione: «Inoltre, molte nuove macchine immesse sul mercato già non sono a norma, cioè non lo sono *ab origine*». È l'argomento sul quale ci siamo intrattenuti fino adesso. Quindi possiamo dire che confermate la dichiarazione che ci è stata fatta.

MOCCALDI. Prima che il dottor Laurendi vi dia la conferma dei dati, desidero aggiungere una precisazione. La causa degli infortuni, e in particolare di quelli mortali, non è soltanto la mancanza o il cattivo funzionamento di un dispositivo di sicurezza. A volte, l'incidente può essere determinato da un errore dell'operatore.

PRESIDENTE. Non ci interessa questo aspetto. Abbiamo detto che si tratta quanto meno di una concausa, perché bisogna valutare i diversi casi. È chiaro che se il soggetto si mette al lavoro in condizioni di non lucidità oppure commette un errore, la macchina non può rispondere dei suoi stati d'animo. Noi parliamo di casi diversi.

MOCCALDI. Bisogna precisarlo, però, altrimenti le statistiche non coincidono.

PRESIDENTE. Va bene, ci specificherete i vari casi.

LAURENDI. I dati che lei ha appena enunciato, Presidente, non sono aggiornati, nel senso che la percentuale delle macchine che sono state trovate non conformi, su tutte quelle che sono state soggette ad accertamento tecnico da parte dell'ISPESL, è del 65,7 per cento. Il 26,9 per cento delle macchine è stato reso conforme successivamente all'inizio dell'accertamento tecnico, cioè il costruttore è intervenuto ad eliminare la non conformità nel momento in cui si è verificato l'infortunio o la segnalazione, e solo il 7,4 per cento delle macchine è risultato essere conforme.

PRESIDENTE. Ma questa non conformità dipende dalla vetustà della macchina?

LAURENDI. No, sono macchine di nuova immissione sul mercato. Vorrei però cercare di spiegare alla Commissione che esiste una differenza

sostanziale fra trattori e macchine agricole propriamente dette, in quanto le legislazioni e le direttive che si applicano a queste due tipologie di macchine sono ben diverse.

I trattori sono omologati e quindi immatricolati ai fini della circolazione stradale e della sicurezza del lavoro dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre le macchine agricole sono certificate dal costruttore e, se immatricolate (quindi se rispettano i requisiti del codice della strada), possono essere anche ammesse alla circolazione stradale. I trattori agricoli o forestali, però, sono sottoposti alla direttiva 2003/37/CE, la quale stabilisce l'obbligo per lo Stato membro di verificare in fase di omologazione il rispetto di specifici requisiti. In fase di omologazione deve inoltre essere verificato il rispetto dei requisiti previsti dal nuovo codice della strada per la sicurezza stradale e quindi anche quelli per la sicurezza del lavoro. Quindi, il trattore, pur non rientrando nel campo di applicazione della direttiva riguardante le macchine, comunque è soggetto ad omologazione da parte del Ministero dei trasporti, che deve verificare il rispetto dei requisiti ai fini della circolazione stradale e della sicurezza sul lavoro.

La sicurezza di questi trattori, perciò, è definita da tutta una serie di direttive specifiche, che si sono succedute nel tempo, a partire dal 1974.

PRESIDENTE. Lei sta parlando di direttive che però sono state recepite da norme dello Stato.

LAURENDI. Certo.

PRESIDENTE. Allora parliamo di leggi dello Stato, per favore, altrimenti il concetto di direttiva ci può portare fuori binario, perché lei sa benissimo che alcune direttive non vengono recepite, mentre altre sono in corso di recepimento. Quelle di cui sta parlando lei, dunque, sono direttive recepite dallo Stato italiano.

LAURENDI. Sì, sono recepite con decreti del Ministero dei trasporti. Esiste però una problematica, perché il legislatore europeo a volte ha trattato solo alcuni rischi con specifiche direttive, mentre per altri ha lasciato che lo Stato membro stesso ne verificasse l'esistenza e applicasse, ove necessario, la normativa previgente ovvero prevedendo se necessario requisiti aggiuntivi.

Faccio un esempio per chiarire meglio questo aspetto. Per i trattori a massa ridotta (ad esempio, quelli a carreggiata stretta con massa inferiore a 600 chili o quelli a carreggiata *standard* con massa inferiore a 800 chili), non vi è una direttiva specifica – e quindi neanche una norma italiana – che definisca le prove da effettuare su questi telai di protezione. Il Ministero dei trasporti, in mancanza di una direttiva, consente l'omologazione di queste macchine senza telaio di protezione. Questo è un problema grave.

PRESIDENTE. È una lacuna legislativa da parte dell'Italia?

LAURENDI. Alcuni procuratori della Repubblica ritengono che l'obbligo di immettere sul mercato macchine sicure sia vigente a carico del Ministero dei trasporti a prescindere dal fatto che ci sia una direttiva comunitaria. Se poi il Ministero dei trasporti consente l'omologazione senza valutare la presenza di tale rischio perché non c'è una direttiva in merito, questo è un aspetto di carattere normativo che non tocca a me valutare. Mi limito a spiegare cosa abbiamo fatto in questo ambito. Siccome abbiamo avuto degli infortuni mortali determinati dal ribaltamento di trattori con massa ridotta, abbiamo chiesto al Ministero dei trasporti di intervenire affinché risolvesse il problema. Il Ministero dei trasporti ha chiesto alla Commissione europea un parere in relazione a questo punto per sapere come comportarsi. Successivamente, dopo una serie di discussioni con noi per l'aspetto tecnico e con procuratori della Repubblica per altri aspetti, ha predisposto una bozza di decreto, che verrà prossimamente emanato, contenente l'obbligo di immatricolare – quindi con relativa possibilità di circolazione stradale – trattori con massa ridotta solo se dotati di telaio di protezione. Questo è l'intervento che lo Stato italiano, su richiesta dell'Istituto, a prescindere dalle direttive comunitarie, ha ritenuto necessario individuare per eliminare un rischio.

Esiste però un problema ben più rilevante, che è quello delle macchine agricole. Abbiamo parlato di trattori, disciplinati dalla direttiva n. 37 del 2003, poi recepita dalle leggi italiane. C'è poi il decreto del Presidente della Repubblica n. 459 del 1996, con cui sono state recepite altre direttive, secondo il quale «possono essere immessi sul mercato o messi in servizio le macchine e i componenti di sicurezza solo se conformi alle disposizioni del presente regolamento ed ai requisiti essenziali di cui all'allegato I (...)», che prevede «Requisiti essenziali di sicurezza e di salute relativi alla progettazione e alla costruzione delle macchine (...)». Il problema è che nel settore agricolo c'è un numero elevato di tipologie di macchine che presentano rischi, ripetuti, frequenti, molto diffusi sul territorio. Faccio un esempio banale: il rischio di ribaltamento. Un elevato numero di macchine semoventi in agricoltura non presenta dispositivo di protezione contro il rischio di ribaltamento, per cui, in quel caso, l'operatore corre il pericolo di essere schiacciato. Questa è una non conformità diffusa su gran parte delle macchine agricole. Abbiamo avuto alcuni infortuni mortali determinati dal ribaltamento di queste macchine. Sono piccole macchine e grandi macchine. Per esempio, mi riferisco alla mietitrebbiatrice o alla vendemmiatrice. Parlo della vendemmiatrice semovente, perché è stata una macchina soggetta a due accertamenti tecnici di sorveglianza del mercato e in entrambi i casi è stata bocciata. Oppure mi riferisco alle piccole macchine semoventi che sono le motofalciatrici con operatori a bordo. In questa situazione risulta veramente assurdo e difficile capire come mai i costruttori continuino ad immettere sul mercato macchine di questo tipo, nonostante le sollecitazioni e gli incontri e nonostante l'ISPESL si sia mossa in ambito ADCO (Administrative Cooperation Working Group), l'organismo europeo per la cooperazione amministrativa tra gli organi di sorveglianza del mercato, per segnalare il problema. In-

somma, abbiamo fatto presente questa situazione e spinto affinché si varasse anche una norma specifica per definire le prove con le quali testare questi mezzi. La norma verrà varata, però è un problema impellente.

Altrettanto impellente è il problema, ne parlava anche il Presidente Moccaldi, dei desilatori. Giovedì scorso sono stato chiamato da una ASL in relazione ad un infortunio che ha coinvolto una donna di trentacinque anni, caduta all'interno di una macchina. Una macchina non conforme. Una macchina che non rispettava le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica n. 547 del 1955. Una macchina che aveva vent'anni. Una macchina carente dal punto di vista della sicurezza. La donna è morta. È stata ridotta in pezzi la cui dimensione era al massimo di dieci centimetri. Un incidente terribile. Ebbene, andiamo a verificare se i requisiti di sicurezza sulla macchine nuove sono stati implementati. Ancora non ho verificato attentamente, ma ho forti dubbi che le macchine nuove siano conformi ai requisiti previsti dal DPR n. 459 del 1996. Sulle macchine desilatrici l'ISPESL è intervenuta nel 1999, a seguito di tutta una serie di infortuni, per valutare la norma tecnica di riferimento (EN 703 versione 1995). Dopo una serie di accertamenti tecnici da parte nostra e su nostra richiesta la Commissione europea ha ritenuto necessario intervenire. Il 25 ottobre 2000 la Commissione europea ha così emanato una decisione relativa al ritiro dei riferimenti della norma EN 703 dalla lista delle norme pubblicate nel quadro dell'attuazione della direttiva n. 37 del 1998. Era una indicazione ben precisa per i costruttori, che non avrebbero più dovuto utilizzare questa norma per la costruzione di macchine nuove e per gli utilizzatori che avrebbero dovuto adeguare tutte le macchine vecchie, che erano fonte di pericolo, tanto è vero che abbiamo avuto diversi infortuni (nell'ultimo anno cinque infortuni mortali).

Ebbene l'ISPESL si è fatta parte diligente per cercare di lavorare con il comitato tecnico CEN (Comitato europeo di normalizzazione) per emanare una nuova norma che soddisfacesse tutti requisiti che l'ISPESL stessa aveva individuato come errati o non adeguatamente trattati nella vecchia norma. La norma, nuova versione della EN 703, è del 2004. Se andiamo a verificare la situazione delle macchine che sono immesse sul mercato in questo momento ci accorgiamo che la gran parte di queste sono pericolose in quanto costruite secondo i criteri della EN 703 del 1995, oramai ritirata, e che solo una percentuale inferiore presenta requisiti in linea con quanto previsto dalla nuova EN 703 del 2004.

PRESIDENTE. Molto chiaro.

Se i colleghi non hanno altre domande da fare, chiedo la vostra collaborazione in riferimento all'aspetto di formalizzazione degli atti che vogliamo chiedere all'ISPESL. Intanto abbiamo bisogno della documentazione cui abbiamo fatto riferimento prima, quindi tutto il carteggio che c'è stato tra l'Istituto e gli organi di riferimento. Poi abbiamo bisogno di sapere con chi avete interloquito nel momento in cui avete portato a termine le vostre indagini e quali risposte avete avuto. Infine, abbiamo bisogno dell'elenco di tutte le macchine, oltre che delle trattrici, che a vo-

stro giudizio, sulla base del lavoro che avete svolto, oggi continuano ad essere immesse sul mercato senza le necessarie strutture di sicurezza per l'operatore, con relativi rischi. Vi chiediamo, infine, di rimanere in contatto con questa Commissione, perché probabilmente avremo bisogno, in corso d'opera, di ulteriori elementi e notizie da parte vostra.

Desidero ringraziarvi per il contributo che ci avete fornito in questa *querelle* che si è posta qualche seduta fa e che per la terza settimana ci coinvolge. Vi saremmo altresì grati se ci poteste fornire un'analisi delle norme che ci riguardano come Stato italiano, nonché farci sapere secondo la vostra opinione dove andrebbe colmato il vuoto legislativo. Sono convinto che avendo condotto queste analisi specifiche avrete anche fatto una comparazione con la normativa vigente individuando in che modo si potrebbe garantire una maggior tutela. Sarà per noi materiale prezioso al fine del nostro lavoro.

LAURENDI. Signor Presidente, vorrei insistere su un aspetto molto importante. In Italia abbiamo in agricoltura un elevato numero di morti ogni anno per ribaltamento del trattore. L'INAIL ne conta circa 25-30 l'anno, ma noi, per le informazioni ricavate dalla stampa e da altre fonti, siamo sicuri che il numero sia ben superiore a 100.

PRESIDENTE. Per il solo ribaltamento del trattore?

LAURENDI. Sì, per il solo ribaltamento del trattore; 100 morti ogni anno è un numero che va necessariamente ridotto.

ROILO (*PD*). Rispetto ai 25 che denuncia l'INAIL?

MOCCALDI. Sì. Ma c'è un motivo. Per legge l'INAIL deve assicurare e verificare l'incidente, mortale o meno, nel settore agricolo solo per i cosiddetti lavoratori professionali, cioè per coloro i quali l'attività agricola risulta prevalente rispetto ad altre. Poiché però in agricoltura lavorano giovani, anziani, persone che magari di giorno fanno gli autisti e di pomeriggio utilizzano il trattore, ecco che arriviamo alla differenza tra il numero che ha ricavato il dottor Laurendi, che è andato a spulciare i giornali di un anno, cioè circa 100 morti, ed i 25 morti circa che l'INAIL riporta nelle statistiche.

PARAVIA (*PdL*). Se lei ricorda, signor Presidente, nel corso della precedente legislatura parlai di questo fenomeno in agricoltura, ossia che in molti casi non si trattava di veri e propri infortuni sul lavoro perché riguardavano altri soggetti, magari dei professionisti. Raccontai di alcuni miei amici imprenditori che avevano rilevato attività terriere e si erano divertiti ad improvvisarsi agricoltori della domenica, con conseguenze disastrose. Uno di questi era un socio del ristorante «Quinzi e Gabrieli» ed è morto una domenica per il ribaltamento del trattore; così come Alessandro Ferretti, mio carissimo amico.

In agricoltura il problema non è legato soltanto al ribaltamento del trattore, come è stato sottolineato correttamente dall'ingegner Laurendi; conosco bene questa tematica perché l'ho affrontata più volte in convegni ed iniziative varie. Non si tratta (vorrei porre tale questione al professor Moccaldi o al suo collaboratore) di modificare e normare ulteriormente, perché l'Italia in quanto a normazione credo che sia il primo Paese al mondo. Volendo normare di tutto e di più, peraltro a volte sull'onda delle emozioni, si fanno soltanto disastri e si crea confusione. Non ritengo che la soluzione stia nell'emanazione di nuove norme o nel pretendere un'ulteriore certificazione di collaudo rispetto all'autocertificazione.

L'intervento del professor Moccaldi ha chiarito che alcune macchine, secondo le direttive europee, sono certificate dagli stessi produttori e questo potrebbe far pensare che andrebbero collaudate da enti terzi. Non credo che il pensiero del professor Moccaldi possa essere interpretato in questo modo. Quando si acquista un trattore o qualsivoglia macchina specifica, che sotto il profilo della concezione tecnica è stata ben realizzata, disgraziatamente però non si possono convincere le persone a leggere, a studiare un manuale di 200 pagine in modo tale da applicare tutte le regole al meglio, nel rispetto delle norme di sicurezza; allora, a mio avviso, bisognerebbe fare una campagna informativa, alla luce delle indagini condotte dall'ISPESL e dagli altri enti abilitati ad intervenire (anche le indagini dei periti del tribunale), che dovrebbero essere messe insieme ed essere oggetto di un'analisi attenta per pubblicizzare quello che capita. Se persone qualificate, come possono essere gli imprenditori, per una passione domenicale non rispettano le norme minime di sicurezza vuol dire che c'è proprio una carenza di informazione, un eccesso di sicurezza. Bisogna quindi intervenire non prevedendo ulteriori norme, ma piuttosto informando meglio dei rischi che si corrono, anche quando si pensa di essere sicuri utilizzando un trattore o un'apparecchiatura per falciare l'erba. A chiunque abbia un pezzetto di terreno e si improvvisi a falciare l'erba può capitare un incidente. Pertanto, dal mio personale punto di vista, è necessaria una campagna di informazione e formazione, non altre norme. In proposito vorrei il parere del professor Moccaldi e dell'ingegner Laurendi in quanto mi sembra di poter interpretare le loro parole nel senso di un difetto di normazione, il che mi lascerebbe perplesso.

MOCCALDI. Noi sicuramente abbiamo rilevato delle insufficienze di protezione all'atto pratico. Comunque queste insufficienze sono state segnalate in ben nove normative europee – le norme EN del CEN (Comitato europeo di normalizzazione) – e quindi la stessa Comunità europea o già ci ha dato ragione o sta esaminando le nostre proposte di insufficienza dei dispositivi di sicurezza.

Questo si riallaccia al discorso che il Presidente faceva: fateci sapere se ci sono vuoti a livello legislativo italiano; perché – come diceva il Presidente – il nostro è l'unico Paese che recepisce sempre tutte le direttive comunitarie...

PARAVIA (*PdL*). Sì, alla scadenza dei termini!

MOCCALDI. Poi vi è la questione testé rilevata e che si collega a quanto dicevo in precedenza, ossia che il problema non è solo di sicurezza della macchina ma anche di comportamento dell'operatore (il discorso che faceva il senatore Paravia, che tra l'altro è molto esperto della materia anche per motivi professionali), di mancanza di formazione e informazione.

Noi stessi nel documento preparato abbiamo evidenziato questi aspetti, cioè la possibilità di sopperire con la formazione e l'informazione ai rischi propri della macchina che diversamente non possono essere eliminati, intervenendo altresì con dispositivi di sicurezza e protezione laddove risulta possibile. Vi daremo tutte e due queste indicazioni.

Il Presidente ha già posto il problema di come fare informazione e formazione; anzi nella scorsa audizione ci aveva anche chiesto, considerato tutto quello che facciamo, quale sia alla fine il risultato della nostra azione al riguardo. È questo il vero problema: come intervenire, con quali soldi, ad opera di quali soggetti, come omogeneizzare l'azione su tutto il territorio nazionale quando invece chicchessia si sveglia la mattina e fa formazione e informazione.

L'ISPESL ha messo a disposizione uno strumento, ossia le linee guida di cui parlavo all'inizio, in cui tutto quello che abbiamo detto è previsto. Quindi teoricamente se qualcuno le andasse a leggere già oggi troverebbe la risposta ai comportamenti da utilizzare, ad eventuali carenze da tenere sotto osservazione e quant'altro.

PRESIDENTE. Ma non è solo questo, altrimenti sarebbe una mera ricerca letteraria. Noi non possiamo fare ricerca letteraria; noi stiamo facendo un'inchiesta, quindi abbiamo bisogno di conoscere tutte le iniziative che voi avete preso, nei confronti di chi e le risposte che avete ottenuto. Altrimenti il quadro non è completo.

MOCCALDI. È chiarissimo.

LAURENDI. Il senatore Paravia ha detto che non è importante prevedere nuove norme. Sono convinto che questo sia vero, nel senso che è importante far rispettare quelle che già esistono, però un aggiustamento di talune norme secondo me risulta indispensabile. Mi riferisco in particolare al codice della strada. Esperti del Ministero dei trasporti mi dicono che laddove una macchina sia non conforme alle norme per la sicurezza del lavoro in quanto non dotata di telaio di protezione e di cinture di sicurezza perché tali dispositivi non erano previsti in fase di omologazione (quindi stiamo parlando di una macchina vecchia che è stata omologata senza questi dispositivi), la polizia stradale, la polizia provinciale e comunque gli organi deputati a far rispettare la circolazione stradale, non possono emettere alcuna sanzione. Se riuscissimo ad aggiustare il tiro in questo senso, vorrebbe dire che non si può andare su strada se non si ha una mac-

china sicura, a prescindere se questa doveva avere o meno all'epoca dell'omologazione le cinture di sicurezza e il telaio di protezione.

Un altro punto fondamentale concerne la revisione delle macchine agricole. Tutti gli autoveicoli che vanno su strada devono essere revisionati periodicamente.

PRESIDENTE. Ogni due anni, non periodicamente.

PARAVIA (*PdL*). Alcuni elementi anche ogni anno, per esempio per avere il bollino blu della carburazione.

LAURENDI. Il nuovo codice della strada, che risale ormai dal 1992, ha previsto la revisione rimandando però l'applicazione per le macchine agricole. Di tale revisione ancora non si parla. Non è accettabile che trattori degli anni cinquanta possano andare in strada senza essere stati sottoposti ad alcuna revisione, come non è accettabile che macchine agricole di grandissime dimensioni, quali le mietitrebbiatrici, i carri trinciacaricatrici, le vendemmiatrici, i rimorchi di grandissime dimensioni e i trattori di elevata potenza (fino a 200-250 CV) possano essere guidati da persone in possesso della sola patente B. Sono macchine con sagome particolari che richiedono particolare cautela nella conduzione.

CONTI (*PdL*). Ho esaminato attentamente la documentazione acquisita in queste ultime settimane di lavoro relativa alle tematiche delicate di cui ci stiamo occupando e mi rendo sempre più conto che arriverà un momento in cui sarà utile ascoltare tutte le parti interessate congiuntamente. Poiché mi pare di capire che manchi una sinergia tra di esse, immagino potrebbe essere utile ascoltarle insieme per tentare di addivenire, grazie a tali audizioni e ad un lavoro comune, ad un nuovo modo di lavorare.

Mi permetto di chiedere oggi al presidente dell'ISPESL ed ai suoi collaboratori di soddisfare una mia curiosità che scaturisce da un'attenta lettura dei documenti dei quali abbiamo conoscenza fino ad oggi. Vorrei sapere se nell'espletamento delle vostre funzioni avete mai avuto necessità, avete mai preso la decisione, di sottoporre all'attenzione dell'autorità giudiziaria alcuni elementi venuti a vostra conoscenza. Mi interesserebbe molto poter disporre di queste vostre eventuali segnalazioni.

PRESIDENTE. Quando ho parlato di documentazione intendevo riferirmi anche a questo tipo di documenti.

LAURENDI. Ciò che stiamo dicendo in questa sede è stato detto ripetutamente in decine di interventi, in adunanze pubbliche e convegni in cui erano presenti, fra gli altri, anche dei procuratori.

Ma l'intervento dell'Istituto non si è limitato solo a denunciare pubblicamente e puntualmente situazioni specifiche. Riporto come esempio un caso preciso. A Latina si è verificato un infortunio avvenuto con una trinciatrice ed il procuratore mi ha contattato per verificare la conformità

della macchina. Successivamente ho appurato la sua non conformità, ma nella stessa occasione mi sono accorto che all'interno dell'azienda erano presenti altre macchine (tra cui una desilatrice) che non erano conformi e che esponevano gli operatori ad un rischio davvero concreto, lo stesso che ha portato successivamente alla decisione di ritirare la norma di cui parlavo.

Ebbene, l'ISPESL si è fatta parte diligente segnalando al procuratore della Repubblica la situazione, come altre di questo tipo, dicendo che vi erano macchine non conformi, denunciando che tale non conformità è piuttosto diffusa sul territorio. In quel caso specifico si è poi provveduto a ritirare la macchina dal mercato. Ed ancora, nell'ultimo convegno tenutosi presso l'EIMA (Esposizione internazionale di macchine per l'agricoltura) ho svolto personalmente un intervento dicendo che non è più accettabile che nell'ambito di manifestazioni fieristiche internazionali siano presenti tante macchine non conformi.

CONTI (*PdL*). La mia domanda era precisa; forse non mi sono spiegato. Desidero sapere se avete mai sporto denuncia formale all'autorità giudiziaria su casi specifici.

MOCCALDI. L'Istituto e tutto il personale non sono organi di polizia giudiziaria, né di vigilanza quindi...

PRESIDENTE. Siete un organo di scienza, diciamolo chiaramente.

MOCCALDI. Di consulenza, in questo caso. Diciamo pure un organo tecnico-scientifico.

Tutte le segnalazioni che ci pervengono dagli ispettori, che sono organi di vigilanza, presumiamo siano inviate anche all'autorità giudiziaria. Se quindi vuole sapere se provvediamo noi direttamente, la risposta è negativa. Le segnalazioni che arrivano a noi, lo ripeto, provengono da organi di vigilanza quali l'ARPA (Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente), il dipartimento di prevenzione dell'ASL o l'Ispettorato del lavoro. Loro sono organi di polizia giudiziaria, noi no.

Vi sono stati casi particolari come quello citato poc'anzi. Ma credo che qualunque cittadino incaricato di pubblico servizio che venga a conoscenza di un reato sia tenuto a dichiararlo, come ha fatto il dottor Laurenzi che, recatosi presso un'azienda per effettuare un controllo a seguito dell'incarico ricevuto dal magistrato, ha riscontrato un'altra macchina che non andava ed ha effettuato una segnalazione, lui personalmente, all'autorità competente.

Situazioni analoghe capitano poi anche nel settore dell'omologazione di altre categorie di prodotti e impianti in cui opera l'ISPESL. Mi riferisco, per esempio, agli impianti a pressione. È accaduto più di una volta che un nostro ingegnere, un nostro tecnico chiamato per effettuare l'omologazione di un certo serbatoio abbia riscontrato delle anomalie che ha poi

provveduto a segnalare all'autorità; ma come fatto legato intrinsecamente alla sua visita in fabbrica, non perché richiesto all'ISPESL.

MAZZOCCHI. Essendo stato per molti anni con la qualifica di ufficiale di polizia giudiziaria durante i controlli effettuati per conto dell'ex ANCC (Associazione nazionale controllo combustione) ho una certa esperienza, posso dire che la differenza fondamentale sta nel fatto che il funzionario dell'ASL – come il funzionario ANCC ufficiale di polizia giudiziaria –, può impartire il fermo dell'impianto o il divieto d'uso, mentre il dipendente dell'ISPESL può soltanto effettuare una segnalazione, non avendo l'autorità di fermare quelle macchine. Questa è la differenza essenziale tra le attuali competenze dell'ISPESL e delle ASL.

DE LUCA (PD). Signor Presidente, ritengo che ormai, per molti versi, siamo arrivati ad un punto cardine della vicenda. Innanzitutto, mi sembra del tutto evidente che la normativa vigente non è sufficiente perché esiste la norma ma non un controllo preventivo. Insomma, non si riesce a comprendere su chi ricadono le responsabilità. Nel caso specifico mi sembra piuttosto evidente la necessità di analizzare meglio la questione che dovrebbe essere sostenuta anche dalle associazioni di categoria.

Si è accennato agli utilizzatori occasionali di tali macchine i quali potrebbero, comunque, essere informati sul loro utilizzo e sulle problematiche connesse. Tuttavia, il problema resterebbe, poiché – come mi sembra di capire – molte macchine non rispondono ai requisiti di sicurezza previsti. Leggiamo continuamente di ribaltamenti di trattori in cui le persone perdono la vita o subiscono un infortunio. Mi sembra pertanto davvero opportuna la richiesta avanzata dal Presidente di disporre dei documenti relativi ai casi di cui vi siete occupati perché, potendo disporre del quadro completo della situazione, avremo non solo l'opportunità di migliorare il Testo unico, ma anche di organizzare degli incontri di più ampio respiro fra gli utilizzatori di queste macchine che presentano rischi altissimi. Il problema non è se il conducente si metta o meno la cintura di sicurezza, ma che mancano del tutto le garanzie minime per dare tranquillità al lavoratore che svolge quell'attività. Questo è stato denunciato in più di un'occasione. In base a tali considerazioni, potremo intervenire per migliorare la normativa vigente, però occorre un confronto con le ditte che producono queste macchine, perché debbono fare in modo che esse non solo siano a norma secondo le direttive europee, ma garantiscano anche il massimo della sicurezza. Se in un anno ci sono oltre 100 morti, molti dei quali a causa del ribaltamento di un trattore, bisogna fare qualcosa, per esempio prevedere che il trattore abbia una cabina, in modo da garantire la massima sicurezza possibile. Basti pensare che oggi ci si può salvare anche se si ha un incidente con macchine che raggiungono la velocità di 300 chilometri orari. È assurdo perdere la vita quando si ribalta un trattore.

Probabilmente c'è chi tenta di sottrarsi alle propria responsabilità, ma ora possiamo intervenire in modo adeguato e forte rispetto a chi produce queste macchine agricole.

PRESIDENTE. Ringraziamo il presidente dell'ISPESL e i suoi collaboratori per gli elementi che ci hanno fornito e aspettiamo che ci inviino al più presto la documentazione da noi richiesta, in modo da poter rendere utile e fruttuosa la nostra attività.

Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 15,05.

