



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 103

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

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'ASSOPORTI -
ASSOCIAZIONE DEI PORTI ITALIANI

111^a seduta: mercoledì 17 ottobre 2012

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione dei rappresentanti dell'ASSOPORTI – Associazione dei Porti Italiani**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	<i>MASSIDA</i>	Pag. 3, 4, 9 e <i>passim</i>
GRAMAZIO (<i>PdL</i>)	9, 11	<i>FERRANDINO</i>	5
ANTEZZA (<i>PD</i>)	13		

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

Assistono alla seduta, ai sensi dell'articolo 23, comma 6, del Regolamento interno, i collaboratori dottoressa Varinia Cignoli, dottoressa Francesca Costantini, dottoressa Emanuela Donato e il maresciallo capo Giovanni Maceroni.

Intervengono in rappresentanza dell'ASSOPORTI – Associazione Porti Italiani, il dottor Piergiorgio Massidda, Vice Presidente, e il dottor Paolo Ferrandino, Segretario generale.

I lavori hanno inizio alle ore 14,35.

Audizione dei rappresentanti dell'ASSOPORTI – Associazione dei Porti Italiani

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione dei rappresentanti dell'ASSOPORTI – Associazione dei Porti Italiani.

Avverto che della seduta odierna sarà redatto e pubblicato il resoconto stenografico.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Alla nostra Commissione, che nell'ambito della propria missione si propone di conoscere il mondo complesso e variegato dei soggetti che debbono verificare le condizioni di sicurezza e di salute degli operatori nei luoghi di lavoro, è accaduto di posare lo sguardo sui porti e le Autorità portuali. In particolare, tale settore è venuto alla luce in occasione dell'ultima missione che la Commissione ha svolto presso la Regione Friuli-Venezia Giulia, interloquendo con l'Autorità del porto di Trieste.

In quella circostanza ci sono state sottoposte una serie di problematiche, prima tra tutte l'assenza di poteri sanzionatori diretti in capo alle Autorità portuali a fronte di eventuali violazioni in tema di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro. Poiché le competenze dell'Autorità portuale sono una realtà un po' a sé stante, vorremmo avere dalla associazione ASSOPORTI, e quindi dal dottor Massidda che qui la rappresenta, valutazioni, considerazioni e spunti di riflessione per poter colmare eventuali vuoti normativi, qualora emergano.

Do senz'altro la parola al dottor Massidda.

MASSIDDA. Signor Presidente, ringrazio lei e tutti i membri della Commissione per l'invito, che ci dà l'opportunità di parlare di un problema reale che rientra appieno nell'inchiesta che state portando avanti.

Dal momento che ci siamo permessi di presentare alla Commissione una documentazione che potrà essere utile a tutti i commissari, anche non presenti, e sapendo il poco tempo a nostra disposizione, sarò sintetico, in modo da lasciare spazio per eventuali domande.

L'ASSOPORTI rappresenta 23 su 24 delle Autorità portuali istituite con la legge n. 84 del 1994, nonché molte Camere di commercio che ospitano le Autorità portuali, due aziende speciali e la Unioncamere. Non rappresenta quindi solo i porti, dei quali possiamo dire di rappresentare i 40 più importanti di Italia. Perché per 40 porti vi sono 23 Autorità? Perché alcune Autorità sono competenti su più porti, come quella del Lazio, che riunisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, oppure l'Autorità del Nord della Sardegna, cui fanno capo i porti di Olbia e Porto Torres.

L'Autorità portuale ha più che altro un ruolo di coordinamento in quanto lo Stato le ha conferito il ruolo di coordinare, vigilare e promuovere l'attività del porto. Pur affidando a società private, che possono essere terminalisti, lo svolgimento di attività all'interno del porto, l'Autorità portuale è fortemente coinvolta proprio in quanto le è assegnato il ruolo della vigilanza e di verifica che la legge venga applicata, soprattutto nell'ambito, che interessa in questa sede, della sicurezza.

Infine, le Autorità portuali sono enti pubblici non economici e quindi sono dotate di autonomia amministrativa e finanziaria.

Come ha evidenziato il presidente Tofani, il problema della sicurezza sui luoghi di lavoro nel settore portuale è piuttosto complesso così come complesso e variegato è il lavoro che si svolge nei porti. Con i decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999 si è dato un atto di indirizzo al riguardo e il successivo decreto legislativo n. 81 del 2008 (Testo unico delle disposizioni in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro) ha espressamente previsto l'emanazione di decreti ministeriali per consentire il coordinamento tra la disciplina dettata dal Testo unico e quella previgente di settore. Al momento, i decreti di coordinamento previsti non sono ancora stati adottati, nonostante l'intenso lavoro dei Ministeri competenti con tutto il *cluster* della portualità.

Peraltro, vorrei far presente che si tratta di un settore non marginale per il nostro Paese, in quanto rappresenta il 2,9 per cento del PIL nazionale ed impiega il 2 per cento della forza lavoro del nostro Stato. Se a questo si aggiunge anche l'indotto, stiamo parlando di una realtà estremamente importante che, in un mondo che a motivo dei costi sta sempre più privilegiando il trasporto via mare piuttosto che via terra (gomma o rotta), credo possa rappresentare uno strumento di rilancio dell'economia italiana.

All'interno dei porti ogni Autorità portuale ha creato un Comitato di coordinamento che riunisce tutti gli enti competenti nell'ambito della *safety*, come le ASL, i Vigili del fuoco e la Capitaneria di porto. I Comitati cercano di ottemperare alla specificità delle attività che si svolgono all'interno dei porti, dove si opera sia a terra che a bordo delle navi, che spesso sono straniere. Inoltre, in molte operazioni si può avere la pre-

senza contemporanea di più aziende diverse. Si opera quindi in un quadro normativo piuttosto articolato.

Il momento più complesso, che segnalo perché è la fonte del maggior numero di infortuni, è quello del carico e scarico delle merci, che devono essere messe in sicurezza. Che siano rimorchi o *container*, devono essere «rizzati» e «derizzati», cioè agganciati e sganciati alla nave in condizioni di assoluta sicurezza, per impedire che durante il beccheggio della nave il carico possa arrecare danni. Al riguardo, l'aspetto che maggiormente incide sulla sicurezza ed uno dei primi che ho affrontato all'inizio del mio incarico come presidente dell'Autorità del porto è la professionalità. Molti sono convinti che basti poco per svolgere queste attività, come se si mettessero i bagagli in macchina. In realtà, è un'attività altamente specializzata che richiede una grande professionalità, perché può accadere di tutto. Ad esempio, con i *container* sono avvenuti degli incidenti gravissimi; basta infatti che il *container* non sia stato messo perfettamente in equilibrio per schiacciare, come è accaduto, anche chi sta sotto.

PRESIDENTE. Cosa significa «derizzare»?

MASSIDA. «rizzare» vuol dire mettere in sicurezza con sistemi che bloccano le ruote e sistemi di ancoraggio delle merci; «derizzare» vuol dire sganciare, sempre garantendo l'assoluta sicurezza. Dovete anche valutare che nelle navi abbiamo tanti tipi di merci; dalle rinfuse (che sono prodotti che oggi vengono messi su sacchi, ma che in passato venivano versati dentro le navi) arriviamo ai più moderni *container*, che sono dei grandi cubi di due metri per due, con lunghezza pari a sei metri, che però sono fatti in maniera tale che, impilati uno sull'altro, mantengono un perfetto equilibrio. Ricordo però che sulla nave non basta l'equilibrio, ma vi è bisogno della massima sicurezza.

La complessità è quindi dovuta a tutta una serie di operazioni estremamente complesse (togliere la merce, portarla in banchina, dove è spesso necessario aprirla per fare opere di trasformazione) che obbligano ad utilizzare figure totalmente divergenti e differenti, che hanno dei sistemi di sicurezza che molto spesso non sono in perfetta armonia. Ecco quindi spiegata la complessità e perché, dal punto di vista legislativo, si è intervenuti con i decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999 e perché nella legge n. 84 del 1994 il legislatore ha ritenuto opportuno inserire un ulteriore intervento per creare il coordinamento nel settore portuale.

Noi abbiamo evidenziato gli aspetti che il Presidente ricordava e, se siete d'accordo, al termine di questa breve presentazione vorrei intervenisse il segretario generale di ASSOPORTI, dottor Ferrandino, che conosce approfonditamente la materia. Il dottor Ferrandino ha preparato alcune osservazioni, che fanno parte della documentazione che lasciamo agli atti della Commissione, per far presente che anche il successivo coordinamento potrebbe avere delle carenze. Il problema più grande, infatti, come già anticipato dal Presidente, è come intervenire con le sanzioni;

come possiamo cioè intervenire di fronte ad un'incapacità di garantire un certo *target* di sicurezza, per impedire che questa situazione prosegua?

PRESIDENTE. Cedo quindi la parola al dottor Ferrandino.

FERRANDINO. Signor Presidente, ringrazio anzitutto la Commissione per la considerazione che ha voluto riconoscere alla nostra Associazione.

Vorrei soffermarmi su alcuni punti che ha già toccato il presidente.

La legge n. 84 del 1994 richiama specificamente i compiti dell'Autorità portuale in tema di sicurezza. Peraltro l'Autorità portuale, ancorché sia il soggetto cui lo Stato ha affidato suoi compiti propri in tema di amministrazione del porto, non assorbe né sostituisce tutti i compiti delle altre pubbliche amministrazioni operanti in porto. Quindi l'Autorità portuale ha anzitutto un ruolo di coordinamento, senza però sostituire tutti gli altri enti pubblici, uffici e amministrazioni che hanno competenze in materie attinenti alla portualità.

Per quanto concerne la sicurezza, mi limito ad evidenziare che, ad esempio, l'articolo 24, comma 2-*bis*, della legge n. 84 statuisce che: «Ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della sanità, spettano alle Autorità portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa». L'Autorità portuale non è un'autorità di polizia, ma ha meri compiti di polizia amministrativa; può verificare, controllare, ma non può essa stessa elevare delle sanzioni. L'unica sanzione che per certi aspetti l'Autorità portuale potrebbe erogare è la sanzione massima in base alla legge n. 84: qualora un terminalista o un operatore autorizzato non rispettino le condizioni previste nell'atto di concessione, l'Autorità portuale può revocare la concessione. Si può quindi comprendere qual è la sproporzione tra una violazione minima, ancorché ripetuta, e la revoca di un atto di concessione, dopo il quale ci sono tutta una serie di accertamenti ed una realtà complessa che non induce ad adottare una misura del genere a cuor leggero.

Il decreto legislativo n. 272 del 1999 prevede la possibilità dell'autorità competente, che nel caso di specie è l'Autorità portuale, di erogare nei porti che amministra la sospensione, per un periodo non superiore a tre mesi, dell'atto di utilizzazione e concessione. Questo per certi versi tempera e rende più effettivo il potere di erogazione della sanzione.

Il disegno di legge di modifica della legge fondamentale di riferimento per le Autorità portuali, approvato pochi giorni fa dal Senato e ora passato alla Camera, prevede proprio la possibilità di dare all'Autorità portuale degli effettivi compiti che le attribuiscono la potestà di erogare anche delle sanzioni per violazioni amministrative. Non intendiamo auspicare che alle Autorità portuali vengano attribuite funzioni di polizia, ma ribadiamo la necessità di effettivi poteri di coordinamento che nella legge

sono in capo al presidente dell'Autorità portuale. Gli strumenti per esercitare questo coordinamento stanno più nella capacità di coordinare, che tutti i presidenti delle Autorità portuali hanno dimostrato nel tempo, anche quelli che hanno preceduto coloro che sono in carica. Ciò si scontra tuttavia con le carenze di altri uffici, per cui frequentemente l'accertamento della violazione significa segnalare tale violazione all'Azienda sanitaria locale o alla Capitaneria di porto, che possono poi, perché ne hanno effettivamente la potestà, erogare delle sanzioni graduate e temperate in relazione all'effettiva violazione. Questo è uno degli aspetti più critici.

Vorrei poi evidenziare l'aspetto di promozione della formazione. A tale riguardo le Autorità portuali hanno fatto molto; alcune hanno avuto modo e risorse per dotarsi di strumenti per favorire la formazione del personale delle imprese. Non possiamo però dimenticare che la responsabilità prima è in capo al datore di lavoro. L'Autorità portuale è datore di lavoro soltanto dei propri dipendenti e non dei dipendenti delle imprese che operano in porto. Ciononostante diverse Autorità portuali hanno chiesto negli atti di concessione alle imprese di poter dimostrare non solo i minimi requisiti previsti dalla legge e l'affidabilità tecnica, ma anche la capacità di adeguarsi ed adeguare le risorse umane che mettono a disposizione a quelle che sono effettivamente le esigenze anche di sicurezza.

Un'ultima considerazione, se mi è consentita, riguarda il fenomeno dell'incidentalità. L'Associazione non ha una statistica complessiva degli incidenti. Quasi tutte le Autorità portuali, nella relazione che annualmente sono tenuti a redigere sull'andamento dell'attività del porto, riportano in sintesi alcuni elementi che riguardano i fenomeni incidentali che si sono verificati in porto; ed anche le imprese che, in base al decreto legislativo n. 272, li devono segnalare oltre che alla ASL all'Autorità portuale, danno conto di queste informazioni. Tuttavia, non abbiamo mai raccolto in modo sistematico tali elementi. Vorrei quindi dare la nostra disponibilità a farlo, qualora la Commissione ritenesse utile ed opportuna una rilevazione di questo genere. Al riguardo, mi permetto di chiedere criteri e riferimenti certi, perché vorremmo evitare di chiedere notizie che ci porterebbero ad avere una rappresentazione del fenomeno che non corrisponde ai canoni di oggettività e comparabilità con altri settori. Infatti, come il presidente Massidda ha detto in maniera troppo chiara per ribadirlo, si tratta di una realtà più complessa, mentre non ci piace dire – posto che riteniamo non sia vero – che sia più pericolosa delle altre: è più complessa, richiede professionalità specifiche ed una formazione che più che teorica è *on the job*, quindi operativa, ma non più pericolosa di altre. Mi sento di poter dire questo anche alla luce della documentazione che consegneremo agli atti della Commissione. Circa 8 anni fa, la direzione competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolse un'indagine sul fenomeno della incidentalità e i dati non sono risultati particolarmente preoccupanti.

Un incidente è sempre preoccupante ed anche un solo incidente è un incidente di troppo, tuttavia non siamo eccessivamente preoccupati. Si sono verificati anche casi di incidenti mortali, perché nell'attività portuale entrano in gioco dimensioni, pesi e situazioni di insopprimibile pericolo-

sità, come i carichi sospesi, che richiedono una attenzione ed una considerazione particolari. Dall'indagine condotta dal Ministero è emerso che ci sono alcuni segmenti di attività più delicati, come il rizzaggio ed il derizzaggio segnalati dal presidente; dopo quell'indagine – che non deve suscitare e non suscita in noi particolari apprensioni – gli incidenti più gravi che si sono verificati erano proprio legati a quei segmenti. Cito per tutti l'incidente di Ravenna, dove un semirimorchio scendendo dalla nave ha investito un lavoratore portuale, oppure quello del porto di Genova, dove un carico impilato e non opportunamente fermato in fase di rizzaggio è caduto su un operatore che stava effettuando il conteggio dei colli impilati in un magazzino. Questi sono gli aspetti che più di altri devono sollecitare la nostra attenzione.

Occorre rafforzare i compiti di coordinamento dell'Autorità e consentire una gradazione effettiva delle sanzioni in modo da facilitarne l'applicazione, senza porre l'Autorità di fronte al dubbio se bloccare il porto e la produzione di un'impresa al fine della sicurezza.

Ribadisco la nostra disponibilità a condurre, qualora fosse necessario, un'indagine sistematica per verificare l'andamento del fenomeno infortunistico in un determinato periodo di tempo. Vedo con minor favore – e non perché non vogliamo farci carico del compito, ancorché se ne faccia carico alle Autorità portuali – una indagine sistematica del fenomeno infortunistico, dal momento che già l'INAIL conduce un'indagine sul fenomeno incidentale. Forse dovremmo soltanto convenire con tale ente una modalità di individuazione degli incidenti avvenuti durante l'attività portuale. Probabilmente, se, con tutte le opportune forme di cautela per la *privacy* e la riservatezza, fossero messe a disposizione dell'Autorità portuale le informazioni acquisite con indagini e rilevazioni dai diversi soggetti pubblici estrapolando gli eventi incidentali riferiti all'attività portuale, saremmo in grado, l'Associazione con l'amministrazione di riferimento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di garantire condizioni di sicurezza sempre maggiori.

PRESIDENTE. Vorremmo avere da ASSOPORTI, come associazione che riunisce i maggiori porti italiani (e non solo i porti, come giustamente il presidente Massidda ha ricordato), indicazioni e proposte. Anche perché la nuova legge di riforma in materia portuale, cui si è fatto riferimento, ancora non è legge, essendo stata licenziata da poco dal Senato e trovandosi attualmente all'esame della Camera. Il testo, che il presidente Massidda conosce bene perché ha avuto un lungo periodo di gestazione (10 anni), non mi sembra rechi tra le prescrizioni amministrative un riferimento specifico alla prevenzione degli infortuni e alla salute sui luoghi di lavoro.

A nostro parere, dato che nei porti vi sono stati non pochi infortuni (poi tutto è relativo: la guerra di Indocina è certo molto più complessa), che, soprattutto per quanto riguarda gli ambienti confinati, sono stati infortuni molto seri (al di là della responsabilità che è in capo al datore di lavoro in base ad una vecchia norma degli anni Quaranta ancora in vigore),

sarebbe opportuno che una realtà così complessa come quella che ci avete illustrato e che in qualche modo noi avevamo colto vedesse una maggiore organizzazione in questo ambito. È vero che le responsabilità saranno dei soggetti e dei datori di lavoro del luogo ove si verifica l'incidente, ma è pure vero che il tutto accade in un contesto che comunque fa riferimento all'Autorità portuale e alla vostra Associazione, che tra l'altro è anche molto giovane.

MASSIDDA. Nasce nel 1994.

FERRANDINO. Prima dell'istituzione delle Autorità portuali l'Associazione esisteva ed aggregava gli enti diversamente denominati, come il Consorzio autonomo di Genova. Certo, il ruolo della Associazione oggi è maggiore di allora.

L'Associazione è nata prima del 1994 e già allora aggregava alcune Camere di commercio di città portuali e gli enti pubblici economici che avevano una denominazione diversa, come il Consorzio autonomo a Genova o l'Ente autonomo del Porto di Savona.

Come Associazione delle Autorità portuali nasce dopo il 1994, con l'entrata in vigore della legge di riferimento della portualità.

PRESIDENTE. Ci avete quindi confermato questo dato.

Vorrei rilevare che l'INAIL ha questo ruolo in quanto assicurazione, ma esistono dinamiche, fatti e situazioni che possono anche sfuggire, non all'INAIL perché le copre, ma perché possono sfuggire alla conoscenza. Questo è un altro grande tema che stiamo cercando di comprendere dal momento che i dati che abbiamo sono solamente quelli ufficiali che risultano all'INAIL. Non abbiamo un'altra fonte che ci possa fornire delle statistiche certe.

Sarebbe perciò necessaria una vostra attività al fine di conoscere e prevenire la dinamica dei fatti. Pertanto, nell'interlocuzione che sicuramente avete con l'INAIL sarebbe opportuno un ruolo dinamico, di attività, fermo restando che forse – se anche voi lo ritenete opportuno – sarebbe meglio declinare una capacità di intervento sanzionatorio e non passare da 0 a 100: o si toglie la concessione oppure non si può far nulla.

MASSIDDA. Come è attualmente.

PRESIDENTE. Credo che questo ci possa essere d'aiuto. Se avete delle proposte, noi saremo ben lieti di accoglierle.

GRAMAZIO (PdL). Signor Presidente, nella relazione del dottor Massidda ho ascoltato che sono iscritte all'ASSOPORTI 23 Autorità portuali su 24. Vorrei sapere qual è l'Autorità portuale non iscritta e per quale ragione.

Vorrei inoltre sapere se è l'Autorità portuale che stabilisce all'interno dei porti gli appalti di lavoro e, se è così, quali controlli effettivi opera sul

lavoro, sui pericoli di incidenti sul carico e sullo scarico delle merci e su quanti operano all'interno del porto. Quali controlli vengono effettuati realmente e con quali mezzi?

Il dottor Massidda ci ha riferito che sono a disposizione dell'Autorità portuale le Capitanerie di porto, ma che nel contesto generale, il carico e lo scarico delle merci, il controllo delle dogane e della Guardia di Finanza, vengono effettuati all'interno in collaborazione con l'Autorità portuale. Quali rapporti ha l'Autorità portuale con le singole Regioni in cui opera? Che tipo di collaborazione esiste e quali iniziative vengono svolte insieme nel potenziamento delle attività portuali? Il controllo dell'Autorità portuale di Cagliari viene effettuato anche sui porti turistici che sono su quella parte dell'isola sarda o le Autorità portuali non hanno alcuna competenza di controllo su questo tipo di lavoro e di gestione?

MASSIDDA. Signor Presidente, vorrei partire dall'ultima domanda, rilevando che voi avete votato una legge che di fatto permette di fare un passo avanti. Il problema è che noi, come Autorità del porto, agiamo esclusivamente nella nostra circoscrizione. I porti gestiti dalle Autorità portuali sono di valenza nazionale, mentre i porti minori rientrano nella competenza delle Regioni. Il disegno di legge di riforma attualmente in esame presso la Camera dei deputati prevede che le Autorità portuali estendano la loro competenza anche ai porti minori; una misura a mio avviso sicuramente razionale. Ciò influisce altresì sulla sicurezza perché vi sarebbe l'estensione ai porti piccoli di ciò che stiamo praticando sui porti più grandi. Attualmente questa possibilità non c'è o c'è soltanto là dove le Regioni hanno chiesto esplicitamente di fare una convenzione con l'Autorità del porto per questo tipo di gestione.

I rapporti con le Regioni sono a macchia di leopardo. Vi abbiamo consegnato della documentazione che testimonia come in alcune Regioni ci sia un'azione congiunta, con veri e propri protocolli. Abbiamo portato l'esempio della Regione Toscana e di altre situazioni, dove si cerca di portare avanti un'azione in sinergia. Vorrei poi ricordare che abbiamo istituito dei Comitati, che sono presenti in tutti i porti, per creare un'azione congiunta tra enti che non vanno perfettamente d'accordo.

Il disegno di legge di riforma ancora non chiarisce un problema cruciale: la conflittualità tra l'Autorità del porto o la Capitaneria di porto su alcune questioni. Nel passato la Capitaneria di porto ricopriva un ruolo molto più importante, che oggi si trascina. Quindi qualche problema c'è e ve ne sto parlando perché se il disegno di legge di riforma tornerà al Senato potreste contribuire a risolvere tale questione.

Dal punto di vista della sicurezza, non è previsto niente e su questo ci accingiamo a mandarvi una serie di proposte. Anche se non è nostro compito, abbiamo già dato la disponibilità per tracciare una mappa dell'infortunistica, fermo restando che la nostra azione di *safety* è estremamente valida. La situazione dei porti è infatti estremamente complessa e a rischio, ma confrontandola con altri settori ci si rende conto che l'infortunistica è

nettamente inferiore ad altre realtà. Questo a testimonianza del fatto che comunque abbiamo trovato un sistema abbastanza efficiente di controllo.

Per quanto riguarda il conferimento dell'incarico, vorrei rilevare che normalmente gli incarichi passano attraverso la gestione dell'Autorità del porto che dà una concessione ai terminalisti oppure ad altre società che svolgono questo lavoro. Ci sono i terminalisti che lavorano per sé stessi o per le società che si rivolgono a loro e che hanno dei *terminal*. In tutti i porti c'è però anche l'obbligo di avere delle banchine pubbliche; qui i problemi sono maggiori perché più frequentemente c'è una promiscuità tra diversi tipi di professione e di attività e, in un momento in cui la vera concorrenza si fonda sulla velocità del servizio e, quindi, su tutto ciò che tende a velocizzare e produrre automatismi, si corrono più rischi per la sicurezza. Nonostante tutto, se confrontiamo il numero di morti sul lavoro del settore con quello di altri lavori apparentemente meno pericolosi, non c'è confronto. Sotto certi profili c'è quindi una situazione vantaggiosa. Il rapporto delle Autorità, che con i concessionari mantengono un rapporto molto stretto, incontra solo una difficoltà: di fronte all'inadempienza sulla sicurezza di alcuni concessionari non ci sono capacità sanzionatorie che non arrivino all'eccesso, cioè a togliere la concessione e bloccare il lavoro. Dovrebbero invece esserci diverse gradazioni e fasi. Ritengo che su tali questioni il legislatore debba intervenire, valutando quale sia la sede più adatta per inserire tali fasi. Non so, ad esempio, se sia possibile inserire le sanzioni nel coordinamento previsto dalla legge n. 84 del 1994.

L'unico porto nazionale che non aderisce all'ASSOPORTI è quello di Manfredonia, perché purtroppo da ormai sei anni è commissariato e non ha quindi un'Autorità portuale. Si diceva che, anche per il tipo di commercio, tale Autorità sarebbe stata abolita, ma nella legge che avete esitato da poco è stata reinserita. Il legislatore ritiene quindi che Manfredonia abbia traffico sufficiente per riprendere l'attività di Autorità.

GRAMAZIO (*PdL*). È Manfredonia che non ha aderito.

MASSIDDA. Non ha aderito perché, come ho detto, da sei anni è sotto commissariamento e l'adesione ad ASSOPORTI costa. Manfredonia è in una condizione di insicurezza e di grandi problemi economici, ma aveva espresso la volontà di aderire perché c'è necessità di questa collaborazione.

Quanto ai controlli, è la legislazione stessa che prevede che certi controlli debbano essere effettuati dalla ASL ed altri dalla Capitaneria e non dalla Autorità. Quest'ultima, in base alla legge n. 84, ha un ruolo di coordinamento. Dal momento che viene chiesto all'Autorità di fare un passo avanti, chiediamo al legislatore di trasformarla con un atto concreto e di fornirle gli strumenti necessari.

Infine, in riferimento alla *spending review* di cui si parla, ricordo che il mondo dei porti ha già contribuito. Fino al 1994 il settore portuale contava circa 10.000 dipendenti: alcuni sono passati a strutture private, altri

sono stati «esodati» ed oggi abbiamo 1.250 dipendenti, un numero assolutamente insufficiente per svolgere l'attività ordinaria. Ebbene, con la *spending review* si chiede a questo settore di eliminare una posizione dirigenziale su tre e di ridurre il personale del 20 per cento: in queste condizioni sarà impossibile assicurare la funzionalità di un porto e svolgere anche un ruolo di controllo di questo genere.

Basti pensare alle diverse attività portuali dove le Autorità non possono intervenire e sono regolarmente obbligate ad affidarle a terzi. Quando il costo di tale affidamento è sotto una determinata soglia occorre chiedere 5 preventivi, quando è sopra occorre un bando di gara. Per dare un'idea della complessità delle procedure cui l'Autorità deve attenersi – e che chiedo al legislatore di risolvere – ricordo di aver avuto, quale presidente dell'Autorità portuale di Cagliari, un conflitto con il revisore dei conti, durato una giornata intera, perché avendo comprato alcuni Ipad per i dirigenti (per costringerli a lavorare anche il sabato e la domenica) avevo fatto acquistare anche sette SIM (che hanno lo stesso costo dappertutto: 7 euro). Ebbene, sono stato bloccato per quattro ore con grandi minacce per non aver chiesto cinque preventivi, laddove sarebbe costato assai di più richiedere i preventivi!

Poiché in questi giorni vi occuperete di *spending review*, vi chiedo se è giusto che un mondo che è stato virtuoso, uno dei pochi che ha ridotto il proprio personale, debba ridurre ulteriormente un organico che è appena sufficiente per risolvere i problemi funzionali.

Prendiamo ad esempio il demanio: soltanto a Cagliari vi sono 430 concessionari e due persone addette al settore delle concessioni demaniali, che devono risolvere problemi che si pongono tutti i giorni. Pensate che quelle due persone abbiano la possibilità di rispondere a tutti e poi uscire a controllare che ogni cosa sia a norma?

L'Autorità di Cagliari ha in organico un ingegnere e due geometri.

PRESIDENTE. Stiamo andando oltre.

MASSIDDA. Chiedo scusa, mi sono permesso di fare queste notazioni perché da ex senatore so che in questi giorni affronterete il tema della *spending review*. Noi siamo disponibili, ma non abbiamo i mezzi.

PRESIDENTE. Presidente Massidda, so con quanta foga lei ha seguito il provvedimento di cui abbiamo parlato, di riforma del sistema portuale, e capisco che questi problemi sono sicuramente importanti.

Tuttavia, dobbiamo tornare nel nostro alveo. Posso dire che ci impegneremo e faremo in modo che il ritardo, ormai confermato, relativo al coordinamento tra il Testo unico ed i decreti legislativi n. 271 e 272 del 1999 possa trovare soluzione. Si tratta di un nodo importante, legato proprio alle norme in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, che è giusto ci sia stato sottoposto come problema di nostra competenza. Ci faremo carico di intervenire presso il Ministero del lavoro affinché que-

sto provvedimento venga emanato e si possano finalmente risolvere i problemi emersi.

ANTEZZA (PD). Signor Presidente, data la disponibilità offerta dal Vice Presidente e dal Segretario generale a fornirci una mappatura dei rischi, vorrei chiedere notizie oltre che sugli incidenti mortali e sugli infortuni gravi, anche sulle malattie professionali registrate nel settore. Infatti, per quanto ci riguarda, che si tratti di un incidente mortale, di un infortunio grave o di una malattia professionale, è sempre una sconfitta, oltre che un dramma umano.

Vorrei conoscere i dati relativi a lavoratori o ex lavoratori esposti a sostanze nocive e cancerogene, come può essere l'amianto, e se siano state attivate, anche in collaborazione con i soggetti istituzionali preposti, attività di prevenzione e di diagnosi precoce, una terapia efficace, una sorveglianza sanitaria e quant'altro.

MASSIDDA. La senatrice Antezza ha segnalato un aspetto reale. Credo che ASSOPORTI possa collaborare, ma assolverebbe ad un ruolo che non le è proprio, in quanto questi aspetti coinvolgono anzitutto la Sanità portuale. Esiste infatti una Sanità portuale che collabora con la ASL e gli enti preposti. Consiglierei poi di coinvolgere le associazioni di terminalisti.

Personalmente, essendo medico, mi sono incuriosito ed ho individuato piccole patologie che possono essere chiaramente riferibili al problema dei porti. Per il momento, possiamo solo registrare un non coordinamento in questo ambito. Come ha detto il Segretario generale, siamo disponibili in quanto ci stiamo organizzando in modo da poter lavorare anche per supplire al compito di altri.

Quello dell'amianto è un problema disastroso, che è stato risolto da tante parti ma che nei porti ha incontrato diverse difficoltà perché ci sono strutture dei beni demaniali che sono bloccate. Ad esempio, nell'area di nostra competenza abbiamo una struttura piena di amianto frammentabile, in una zona estremamente ventosa, eppure non possiamo abbatterla per via di fermi e ritardi legati ai Beni culturali. Sto raccontando realtà che quando ero parlamentare mi sembravano assurde. In ogni caso, si è istituito recentemente un coordinamento tra le varie Autorità per avere notizie più precise su questi fenomeni.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la partecipazione e in particolare il presidente Massidda, di cui conosciamo l'impegno e la dedizione. Sono convinto che andrà oltre le proprie competenze, mettendoci nelle condizioni di avere notizie che non sapremmo altrimenti dove attingere. Vi ringraziamo altresì per la documentazione che ci avete lasciato e che sarà oggetto di una riflessione ulteriore.

Con questa audizione penso di poter dire – con l'auspicio che il presidente Massidda sia d'accordo – che si apre una collaborazione; è infatti

questo il nostro obiettivo. L'audizione non è mai fine a se stessa, ma apre un discorso di maggiore approfondimento.

Ringraziamo quindi il dottor Massidda e il dottor Ferrandino per il contributo che hanno offerto ai lavori della Commissione, augurandogli un buon lavoro. Noi continuiamo questa complessa indagine, che purtroppo in molti casi non dà risultati immediati. Il decreto legislativo n. 81 del 2008 è infatti un ottimo provvedimento, che abbiamo voluto e fatto, ma purtroppo vi sono ancora tanti atti amministrativi secondari di attuazione, che sono rimasti sospesi, laddove potrebbero dare risposte – come nel caso emerso oggi – a problemi che non hanno ancora una loro definizione. Cercheremo di sollecitare ancora una volta il Ministero in tal senso.

Dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 15,25.

