



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n.

BOZZE NON CORRETTE
(versione solo per Internet)

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SUL FENOMENO DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO E DELLE
MALATTIE PROFESSIONALI, CON PARTICOLARE RIGUARDO AL
SISTEMA DELLA TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEI
LUOGHI DI LAVORO**

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLA SOCIETÀ DE.LA.BE.CH.
COSTRUZIONI SRL E DI RAPPRESENTANTI DI AUTOSTRADE PER
L'ITALIA SPA IN ORDINE AI PROFILI DI SICUREZZA SUL LAVORO
CONNESSI AL CROLLO DI UN CAVALCAVIA, AVVENUTO IL 9 MARZO
2017, NEL TRATTO DI AUTOSTRADA A14 TRA LORETO E ANCONA

61^a Seduta: martedì 21 marzo 2017

Presidenza della presidente FABBRI

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

INDICE

Audizione di rappresentanti della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl in ordine ai profili di sicurezza sul lavoro connessi al crollo di un cavalcavia, avvenuto il 9 marzo 2017, nel tratto di autostrada A14 tra Loreto e Ancona

Sigle dei Gruppi parlamentari: ALA-Scelta Civica per la Costituente Liberale e Popolare: ALA-SCCLP; Area Popolare (Ncd-Centristi per l'Europa): AP (Ncd-CpE); Articolo 1 - Movimento democratico e progressista: Art.1-MDP; Conservatori e Riformisti: CoR; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Popolari per l'Italia, Moderati, Idea, Euro-Exit, M.P.L. - Movimento politico Libertas, Riscossa Italia): GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL, RI); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Fare!: Misto-Fare!; Misto-Federazione dei Verdi: Misto-FdV; Misto-Insieme per l'Italia: Misto-IpI; Misto-Italia dei valori: Misto-Idv; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento la Puglia in Più: Misto-MovPugliaPiù; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: Misto-SI-SEL; Misto-UDC: Misto-UDC.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Intervengono l'ingegner Riccardo Bernabò Silorata, amministratore unico della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl, il signor Pietro Rocchi, responsabile del Servizio prevenzione e protezione della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl, l'architetto Elisabetta Annino, consulente sistema di gestione integrato qualità-ambiente-sicurezza della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl, l'avvocato Serena Cinelli, consulente legale della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl, l'ingegner Roberto Tomasi, condirettore generale Nuove Opere Autostrade per l'Italia spa, l'avvocato Amedeo Gagliardi, direttore legale Autostrade per l'Italia spa, il dottor Francesco Fabrizio Delzio, direttore relazioni esterne, affari istituzionali e marketing Autostrade per l'Italia spa, l'ingegner Giovanni Scotto Lavina, project manager Autostrade per l'Italia spa, la dottoressa Leduina Petrone, responsabile public policies affairs Autostrade per l'Italia, nonché i collaboratori dottor Bruno Giordano, dottoressa Marzia Bonacci, dottor Domenico Della Porta, maresciallo aiutante Claudio Vuolo e maresciallo capo Massimo Tolomeo.

I lavori hanno inizio alle ore 13,02.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl in ordine ai profili di sicurezza sul lavoro connessi al crollo di un cavalcavia, avvenuto il 9 marzo 2017, nel tratto di autostrada A14 tra Loreto e Ancona

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti della società De.La.Be.Ch. Costruzioni srl in ordine ai profili di sicurezza sul lavoro connessi al crollo di un cavalcavia, avvenuto il 9 marzo 2017, nel tratto di autostrada A14 tra Loreto e Ancona.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Sono presenti per la De.La.Be.Ch. Costruzioni srl l'ingegner Riccardo Bernabò Silorata, amministratore unico, il signor Pietro Rocchi, responsabile del Servizio prevenzione e protezione, l'architetto Elisabetta Annino, consulente sistema di gestione integrato qualità-ambiente-sicurezza e l'avvocato Serena Cinelli, consulente legale della società.

Saluto i nostri ospiti, che ringrazio per la loro presenza.

Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso il resoconto sommario e il resoconto stenografico nonché, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo. Poiché non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

Faccio presente inoltre ai nostri ospiti che avranno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audio-video e la segretazione dell'audizione o di parti di essa, di cui non sarà quindi pubblicato il resoconto stenografico, qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non possano essere divulgati.

L'odierna procedura informativa si iscrive nell'ambito dell'indagine che la Commissione ha avviato sul crollo del ponte 167, sull'autostrada A14, precisamente nel tratto tra l'uscita di Ancona Sud e Loreto-Porto Recanati. Nell'incidente, avvenuto lo scorso 9 marzo, alle ore 13,30, sono

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

morte due persone, mentre ci sono stati alcuni feriti, tra cui dei dipendenti della società De.La.Be.Ch.. Su questo potranno dirci meglio i nostri ospiti, ai quali lascio subito la parola, affinché ci riferiscano, in particolare, quanti erano gli operai impiegati quando si è verificato l'incidente, che tipo di lavoro la De.La.Be.Ch. stava facendo in quel momento e quali erano i rapporti di subappalto con la Pavimental spa.

Al termine della relazione introduttiva, la parola passerà ai colleghi commissari per eventuali domande.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. La ringrazio, signora Presidente.

Sono l'ingegner Bernabò Silorata, amministratore unico della società De.La.Be.Ch.. Consentitemi di esprimere, innanzitutto, la sofferenza nella quale tutta la società si dibatte da giorni: siamo stati completamente stravolti da questo evento, che continua a provarci molto. Ci perdonerete, dunque, se la nostra esposizione non sarà delle più lineari.

Vorrei iniziare il mio intervento illustrandovi molto brevemente ciò che fa la nostra società e come essa è costituita, per arrivare poi naturalmente al punto.

La nostra è una società specialistica, che nasce nel 2010 ad opera di alcuni tecnici provenienti da una società analoga di lunga tradizione che, a causa della crisi economica, era fallita.

Ci interessiamo di due settori di attività. In primo luogo, ci occupiamo della progettazione e della produzione per la vendita di apparecchi speciali per i ponti: giunti, appoggi, isolatori sismici anche per edifici, dispositivi di vincolo in generale. I giunti, in particolare, sono delle macchine destinate ai viadotti: tutti voi sicuramente avete ben presente il rumore che si sente quando si percorre un viadotto e che è dato proprio dalla presenza dei giunti. Nella maggior parte dei casi questi sono di piccole dimensioni, ma, essendo fatti per i grandi ponti, devono consentire

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

spostamenti di decine di centimetri. Noi produciamo giunti capaci di consentire spostamenti superiori a 50 centimetri. Lo stesso vale per gli appoggi e per i dissipatori o gli isolatori sismici.

Oltre a questa attività di progettazione, di ricerca e produzione, svolgiamo poi dei lavori molto particolari, occupandoci cioè dell'installazione dei giunti e della sostituzione degli appoggi dei viadotti, eventualmente con il sollevamento dei viadotti stessi. Non facciamo dunque lavori di edilizia, di calcestruzzo o di movimentazione terra: ci interessiamo soltanto delle attività che ho indicato.

La nostra società è costituita da una ventina di persone, suddivise equamente tra operai e tecnici.

Gli operai sono tutti assunti a tempo indeterminato; la maggior parte è con noi dagli inizi, cioè dal 2010. Alcuni provengono dall'azienda precedente, di cui ho detto prima, perché i tecnici provenienti dall'altra società hanno scelto e portato con loro gli operai migliori. Parliamo di lavoratori con 30 anni di esperienza, che per noi sono insostituibili e introvabili.

Ci tengo a dire che per la nostra società - per me in particolare, come datore di lavoro - la politica della sicurezza, della qualità e del rispetto ambientale è sempre stato un elemento fondante e questo non già per

beneficenza, per così dire, quanto piuttosto perché riteniamo che questo possa essere uno strumento di sviluppo per la società. In effetti di società di costruzioni ce ne sono tantissime; noi siamo estremamente specializzati e miriamo ad essere una società di eccellenza. È dunque anche attraverso certi elementi che ci possiamo evolvere.

Per quanto riguarda i tecnici, a parte quelli provenienti dalla precedente società, che hanno quindi esperienza pluridecennale, abbiamo un ufficio tecnico con quattro ingegneri. Progettiamo i prodotti che poi commercializziamo e, oltre a questo, facciamo anche ricerca: stiamo studiando, ad esempio, una tecnologia alternativa per i cavi dei grandi ponti, nonché materiali alternativi per rendere più efficienti i nostri prodotti.

In generale, la ricerca, il rispetto dell'ambiente, la sicurezza e la qualità sono i nostri fattori trainanti, perché riteniamo che ciò rappresenti un fatto valido dal punto di vista imprenditoriale.

La nostra società ha inoltre tutta una serie di certificazioni. Siamo certificati secondo il sistema di controllo della qualità ISO 9001, il sistema di controllo del rischio ambientale ISO 14001 e, soprattutto, il sistema OHSAS 18001. Quelle che ho indicato possono sembrare solo delle sigle, ma in realtà danno concretezza proprio a quello che stavo dicendo.

In particolare, il sistema OHSAS 18001 consente di tenere sotto controllo il rischio sul piano della sicurezza. A questo proposito, aggiungo che tutte le nostre attività sono procedurizzate nell'ambito di un sistema integrato - forse la cosa può sembrare un po' complessa - sono cioè integrate dal punto di vista della sicurezza, della qualità e del controllo del rischio ambientale.

Tenendo conto di tutti questi elementi, soffriamo ancora di più per quello che è accaduto.

Il nostro personale, che come vi ho detto è insostituibile e introvabile, è anche fidelizzato, nel senso che per cercare di portarlo avanti con noi anche sul versante della sicurezza, lo sottoponiamo ad aggiornamenti continui. Tra gli attestati in possesso dei nostri operai voglio menzionare - l'elenco è un po' noioso - quelli relativi alla formazione base per alto rischio in edilizia (16 ore); alla formazione per l'utilizzo di dispositivi di protezione individuale di terza categoria; alla formazione per operai su cantieri in carreggiata autostradale; alla formazione per operare sulla rete autostradale; alla formazione interna e all'addestramento sui processi lavorativi; alla formazione specifica per attrezzature oleodinamiche; alla formazione per l'utilizzo di macchine tipo bobcat e carrelli elevatori; alla formazione in funzione di specifici incarichi (corsi da

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

dirigente per la sicurezza, da preposto alla sicurezza, per addetti alla gestione delle emergenze, al montaggio dei ponteggi, alla conduzione di piattaforme aeree, alla conduzione di gru e per la qualifica di saldatore).

Attraverso il sistema che ci ha consentito di avere la certificazione OHSAS, noi riusciamo a tenere sotto controllo una serie di parametri, tra cui quello relativo agli infortuni. A tal proposito, se andiamo a guardare l'indice di gravità degli stessi, vale a dire il rapporto tra le ore di infortunio e le ore totali lavorate, il valore è quasi pari a zero. Il dato che però riteniamo rilevante è che in sette anni, prima della scorsa settimana, abbiamo avuto un solo infortunio, fortunatamente non grave: parliamo di uno schiacciamento della mano, peraltro senza conseguenze irreversibili.

Questa è in sintesi la nostra società e questo è ciò che facciamo.

Venendo ora specificamente all'oggetto del lavoro, la Pavimental spa, una società del Gruppo Autostrade per l'Italia, si è aggiudicato l'appalto per il completamento di una tratta dell'autostrada A14. Pavimental spa è l'appaltatore, mentre alla società Spea Engineering spa - sempre del Gruppo Autostrade - è stato affidato l'incarico della direzione dei lavori, della progettazione, del controllo della sicurezza e della verifica delle opere esistenti sulle quali occorra eventualmente intervenire.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ingegnere, ma l'incarico alla Spea è stato dato direttamente da Autostrade per l'Italia spa o da Pavimental spa?

BERNABÒ SILORATA. La società cui spetta la direzione dei lavori deve essere nominata dal committente. In questo caso ovviamente non parliamo del committente della società De.La.Be.Ch., ma di quello dell'appaltatore principale, vale a dire Pavimental spa: è il committente di Pavimental, cioè la società Autostrade per l'Italia, che ha nominato per la direzione dei lavori la Spea Engineering, che è tra l'altro una sua società. Alla Spea è stato affidato dunque il controllo dei lavori sotto tutti i punti di vista: redigere la progettazione, controllare che l'esecuzione del progetto avvenga in sicurezza e fare le verifiche delle opere esistenti, nel caso in cui sia necessario intervenire.

Nell'ambito di questo appalto la società Pavimental doveva svolgere una serie di lavori, tra cui la sostituzione di vari appoggi sotto i viadotti dell'autostrada e il rialzo di tre cavalcavia per adeguare il franco altimetrico probabilmente a nuove normative. L'incarico è stato affidato a noi in subappalto, senza alcun onere di progettazione: noi siamo degli esecutori. Nello svolgimento di questo incarico abbiamo sollevato 256 testate di

impalcato, sempre con le stesse persone - che erano presenti sul posto anche quando è successa la tragedia - e con il traffico aperto sull'autostrada: mentre cioè le macchine passavano sull'autostrada, noi sotto alzavamo i ponti e sostituivamo gli appoggi. Come potete immaginare, naturalmente tutto avviene sempre sotto l'assoluto controllo del committente e della direzione dei lavori.

Da questo siamo passati poi al ripristino dei cavalcavia. Alla nostra società è stato affidato l'onere di redigere una procedura per il sollevamento degli stessi, di cui si è occupato l'ingegner Marnetto, che è il faro del nostro ufficio tecnico. Con 35 anni di esperienza nel settore, ha realizzato con noi a Firenze lo spostamento di un edificio di 20 metri - abbiamo segato un edificio e lo abbiamo spostato di 20 centimetri - mentre lo scorso anno, a Barberino di Mugello, sempre per Autostrade per l'Italia, abbiamo sollevato un viadotto di 400-500 metri e lo abbiamo ruotato poi di 60 centimetri per disporlo nella configurazione definitiva. Questo per dirvi in breve chi è l'ingegner Marnetto, che ha redatto la procedura, che è stata condivisa con i nostri committenti ed è stata applicata.

Non so se ho risposto sulla questione del rapporto di subappalto; in ogni caso, noi siamo subappaltatori autorizzati e abbiamo l'onere dell'esecuzione.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Tornando all'intervento specifico, è stato completato il lavoro sul primo cavalcavia; dovevamo sollevare il secondo cavalcavia ed è quello che stavamo facendo lo scorso 9 marzo, fino ad un attimo prima dell'incidente.

Per quanto riguarda il giorno dell'incidente, vi riferisco le informazioni che come datore di lavoro - sono anche un tecnico, ma nel caso specifico non mi occupavo di quella commessa - ho assunto dai tecnici e dal personale presente in cantiere. Il 9 marzo, dopo che sono state predisposte le attrezzature, sono state avviate le operazioni ed è iniziato il sollevamento del cavalcavia. Intorno alle ore 13 la struttura era arrivata alla quota definitiva, era in piano e il lavoro era praticamente finito; si dovevano fare solo delle operazioni di completamento.

PRESIDENTE. Mi scusi, ingegnere, potrebbe dirci quando sono iniziati i lavori, così da fare una ricostruzione puntuale?

BERNABÒ SILORATA. Alle 8 del mattino.

PRESIDENTE. E qual è il tempo che si impiega in media per completare un lavoro di quel tipo?

BERNABÒ SILORATA. Per quello che si doveva fare, una mattinata è sufficiente. Tenete conto che il sollevamento di queste strutture avviene in maniera lentissima: per sollevare la struttura di un centimetro occorre circa un minuto, 40 secondi. Sono dunque operazioni molto lente: la quota finale da raggiungere era dell'ordine di grandezza di una trentina di centimetri. Quando ormai la struttura era arrivata a quota ed era in piano, probabilmente dopo una mezz'ora circa, la struttura ha ceduto all'improvviso.

PRESIDENTE. Mi scusi, ingegnere, sempre nell'ottica di una maggiore chiarezza, potrebbe dirci se c'è stata una pausa tra l'inizio dei lavori alle ore 8 del mattino e il crollo del ponte alle 13,30?

BERNABÒ SILORATA. Che io sappia no. A parte qualche minuto, non mi risulta che ci siano state pause di lavoro effettive; forse gli operai si sono fermati per un panino, ma il lavoro è proseguito.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PRESIDENTE. Quello che vorrei capire è se lavori di questo tipo devono essere eseguiti fino a che non sono conclusi o si possono invece sospendere.

BERNABÒ SILORATA. Sono lavori che avvengono per *step*. Il cavalcavia, lungo 30 metri, viene sollevato di pochi centimetri da un lato e poi dall'altro, in maniera tale che la struttura sia sempre in piano. Procedendo così, lentamente - ricordo che la struttura non doveva essere sollevata di un metro, ma di una trentina di centimetri - si è arrivati a quota intorno alle ore 13. Come dicevo, il sollevamento è stato completato prima da un lato e poi dall'altro e la struttura risultava in piano e in equilibrio.

Ovviamente la domanda che tutti ci poniamo è che cosa sia successo. Purtroppo una risposta oggi ancora non l'abbiamo, ma lavoriamo giorno e notte per cercare di capire. Di una cosa siamo certi: noi abbiamo seguito una procedura e riteniamo che non sia stata assolutamente la nostra operatività a determinare quello che è accaduto. Tra le ipotesi, noi riteniamo che possa esserci stato il cedimento della struttura.

PELINO (*FI-PdL XVII*). In base a che cosa affermate questo?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. Lo diciamo in base al fatto che la struttura era in equilibrio, era in piano e che noi abbiamo seguito la procedura.

PRESIDENTE. Ingegnere Bernabò Silorata, lei dice che al momento del crollo la struttura era in equilibrio. Tuttavia, tra le cose che abbiamo letto in questi giorni, si ipotizza anche che alle ore 13,30 la struttura non fosse in piano: forse era più alta nella direzione Nord-Sud che dalla parte opposta.

BERNABÒ SILORATA. In base alla ricostruzione che invece è stata fatta da persone che fanno da sempre quel lavoro, cioè dagli operai che erano sul posto e dall'ingegnere che era presente, la struttura alla fine era assolutamente in piano, cioè il sollevamento era concluso.

PRESIDENTE. Come si misura il sollevamento, ingegnere?

BERNABÒ SILORATA. Essendo una questione di centimetri, si misura con il metro, a mano a mano che si sale.

PRESIDENTE. Quindi la misurazione viene fatta manualmente?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. Sì. In realtà si può misurare in diversi modi, ma il più semplice e il più sicuro è quello manuale.

PRESIDENTE. A che ora è stata misurata la struttura, una volta in equilibrio?

BERNABÒ SILORATA. La struttura è arrivata in quota alle 13: a quell'ora la struttura aveva finito l'ultimo spostamento. Ripeto, si arriva alla quota progressivamente, con sollevamenti di due, tre o quattro centimetri alla volta.

PRESIDENTE. La misurazione viene registrata o no?

BERNABÒ SILORATA. No. Alle ore 13 gli operai avevano finito. Gli operai e l'ingegnere sapevano dove dovevano arrivare: hanno cominciato da un lato, hanno proseguito dall'altro e sono arrivati all'altezza stabilita. A quel punto è stata fatta la misurazione e la struttura era in quota: si dovevano misurare 30 centimetri dal piano del pilastro, non si doveva fare una valutazione particolarmente complessa.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PRESIDENTE. Quello che voglio capire, ingegnere, è se nel progetto iniziale e poi nella progettazione esecutiva è previsto che questo tipo di misurazione venga fatto in questo modo o se c'è stata una difformità.

BERNABÒ SILORATA. No, la misurazione può essere fatta così tranquillamente, l'importante è che venga fatta, non solo per portare in quota la struttura, ma anche per supportarla costantemente con degli spessori. L'operazione consiste in questo. Come dicevo, considerate che lo spostamento è lentissimo; non si tratta di un'operazione repentina che si deve misurare necessariamente con un sistema sofisticato. In ogni caso, il sistema più sicuro, che dà maggiore certezza, è proprio quello manuale.

PRESIDENTE. Quante persone erano impiegate al momento dell'incidente?

BERNABÒ SILORATA. Quattro: tre operai e un ingegnere.

PRESIDENTE. Dove erano posizionati?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. Erano tutti dal lato Sud. In base alla ricostruzione che ci è stata riferita, due operai erano al piano basso del ponteggio, quindi non erano vicini ai martinetti: erano scesi e stavano risalendo per le operazioni di completamento; un altro operaio era a terra e l'ingegnere era nei pressi.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

D'ADDA (PD). Signora Presidente, stando alla ricostruzione che abbiamo ascoltato, alle ore 13 l'operazione complessiva si era conclusa: si stavano facendo e controllando le ultime cose.

Vorrei sapere se nel corso di un'operazione di questo tipo, piuttosto che nel caso dello spostamento di un intero edificio - prima l'ingegnere ci ha parlato del lavoro fatto a Firenze, che mi sembra un'impresa notevole - non è previsto che ad un certo punto qualcuno registri la conclusione delle attività. Questo adempimento è stabilito normalmente nel protocollo di lavoro?

Mi spiego meglio. Gli operai incaricati procedono allo spostamento del cavalcavia e si occupano poi delle operazioni di completamento: non c'è un registro, un qualcosa su cui si debba segnare l'ora esatta in cui l'intervento viene concluso? Presumo tra l'altro che, se anche ci fossero delle responsabilità, non atterrebbero di certo all'orario di conclusione dei lavori, ma eventualmente alla modalità di svolgimento degli stessi, per cui non è questo il problema.

Resta comunque il fatto che, circa mezz'ora dopo la fine delle operazioni, il ponte crolla più o meno centralmente.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

FUCKSIA (*Misto*). Signora Presidente, ringrazio innanzitutto i nostri ospiti. Premetto che so come lavorano le aziende del settore, in cui troviamo gli operai in assoluto più formati, più esperti e gli ingegneri più collaudati: è così. Ho qualche curiosità su quanto ci è stato riferito oggi.

Innanzitutto vorrei sapere a quale società fallita è subentrata la De.La.Be.Ch. nel 2010.

Per quanto riguarda le certificazioni, in particolare la certificazione OHSAS 18001, vorrei capire da chi sono state rilasciate. È possibile prendere visione del verbale di qualche ultimo *audit*?

Mi interessa capire poi il discorso relativo al fatto che voi agite in subappalto, avendo in carico la procedura del sollevamento, che non può che essere in capo a voi, visto che siete voi a fare i martinetti.

Infine, vorrei conoscere il motivo per il quale nella progettazione è previsto solitamente l'impiego di due martinetti, anziché di quattro: è una curiosità personale e, visto che abbiamo oggi degli addetti al settore, chiederei di avere un riscontro su questo. Pensando ad altre situazioni, mi viene in mente, infatti, che potrebbero esserci un cedimento strutturale, del terreno o altro: di sicuro, se ci fossero quattro martinetti e non due, nel momento in cui uno avesse ceduto, non essendo possibile il crollo di due, ci

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

sarebbe stata una cautela in più. In un'ottica di sistema di gestione e di verifica una cosa del genere forse si sarebbe potuta anche ipotizzare.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PELINO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, premesso che non ho alcuna conoscenza di certe tecniche perché faccio ben altro lavoro, voglio rivolgere una domanda ai nostri ospiti.

Visto che anche la società De.La.Be.Ch. è alla ricerca di una causa e considerato che, in base a quanto ci è stato riferito oggi, anche il giorno dell'incidente sarebbe stato seguito come sempre un protocollo di lavoro, per cui tutto si sarebbe svolto come da copione, mi chiedo se, utilizzando degli strumenti, possano esserci state magari vibrazioni o cose di questo tipo.

Ripeto, non ho conoscenze in materia, ma improvvisamente la struttura cede dopo un'operazione fatta secondo delle tecniche che la società aveva sempre utilizzato: mi sembra infatti di aver capito che non era la prima volta che facevate quel tipo di lavoro. Che cosa può essere avvenuto nella struttura? Può essere stata sollecitata da qualche vibrazione, da qualche movimento o da qualcosa del genere?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

SERAFINI (*FI-PdL XVII*). Ringrazio anch'io i nostri ospiti, ai quali voglio sottoporre alcune considerazioni in una logica complessiva.

È giusto entrare nel merito di quello che è successo, ma diventa estremamente difficile, anche di fronte a dei tecnici specializzati e preparatissimi a fare un certo tipo di operazioni, formulare da parte nostra delle domande pertinenti e capire alcune cose. Credo che in certi casi intervengano sempre anche delle fatalità inspiegabili, quei famosi misteri che non si riescono a risolvere.

In ogni caso, indipendentemente dal momento in cui poi si riuscirà a capire e a dare un giudizio su quello che è successo, vorrei sapere che tipo di assistenza è prestata in concreto a favore delle vittime da parte della De.La.Be.Ch., al di là dell'intervento degli enti preposti.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

FAVERO (PD). Signora Presidente, vorrei porre una serie di questioni riguardanti innanzitutto la casistica.

Quante operazioni di questo tipo si fanno in Italia? Quante ne ha fatte la società De.La.Be.Ch. e che risultati ci sono? Ci sono mai stati incidenti? In particolare, si sono mai verificati dei collassamenti di strutture durante una lavorazione di questo tipo? In Europa si utilizza la stessa procedura o ci sono magari delle alternative, per cui in qualche Stato si fa qualche cosa di diverso? Quali risultati produce tutto questo? È solo curiosità personale, tanto per capire come si ricompona il tutto.

Diamo ovviamente per scontato che il personale fosse preparatissimo e specializatissimo: ci è stato detto e ci mancherebbe altro che così non fosse, considerato il lavoro delicato, eseguito peraltro ad autostrada aperta, visto che diversamente lo svolgimento di operazioni di questo tipo metterebbe a rischio la circolazione, dal momento che interventi di spostamento o allargamento - viaggiando molto, me ne rendo conto - sono ormai abbastanza comuni. Vorrei sapere però se durante la lavorazione, prima di posizionare i martinetti, c'è qualcuno che accerta se la struttura sia sufficientemente pronta o sufficientemente solida per sostenere l'intervento.

Se ho capito bene, è come se la struttura venisse segata, nel senso che, grazie ai giunti, è possibile prenderla e sposterla. C'è qualcuno che fa

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

ad esempio un carotaggio all'interno della struttura, così da fare una valutazione sul materiale? Esiste un ente certificatore? Faccio questa domanda perché non sono informata al riguardo visto che, nella mia precedente esperienza come amministratore locale, mi sono occupata di edilizia scolastica, ma non di questo tipo di attività. In sintesi, quindi, vorrei avere un chiarimento sul materiale e sull'accertamento rispetto al materiale.

PRESIDENTE. Collegandomi alla domanda della senatrice Favero, potreste dirci chi erano il coordinatore della progettazione e il coordinatore per l'esecuzione dei lavori?

BORIOLI (PD). Signora Presidente, voglio richiamare l'attenzione su tre questioni.

La prima riguarda la metodologia di misurazione dell'innalzamento, di cui si è già detto, ma su cui vorrei avere una conferma.

L'ingegner Bernabò Silorata ha riferito che la misurazione è avvenuta sostanzialmente mediante una procedura di carattere manuale-visivo. È un tipo di procedura normalmente utilizzato? Esistono prescrizioni o disposizioni regolamentari che indirizzino verso altre modalità di

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

misurazione, a seconda della tipologia dell'intervento, oppure è una scelta che viene lasciata in questo caso al subappaltatore? Esistono normative o regole di riferimento che inducano all'utilizzo anche di altri meccanismi? Mi pare che sia stato detto, ma vorrei essere certo che la procedura utilizzata sia quella prevista, nel senso che, né dalla normativa, né dai regolamenti, derivino ulteriori indicazioni per introdurre modalità differenti.

La seconda questione riguarda la decisione di chiudere o no l'autostrada, cui ha accennato poco fa la senatrice Favero. È vero che, se per fare certe operazioni, si chiudesse l'autostrada, si interromperebbe la circolazione, ma quando nevicava, ad esempio, se non c'è la condizione per gestire il traffico in maniera sicura, l'autostrada comunque viene chiusa.

Nel caso di specie, la chiusura dell'autostrada di certo avrebbe prodotto disagi, ma alla fine sarebbe stato solo per la durata dell'intervento che, se non ho capito male, si è risolto nell'arco di una mattinata. A chi spetta una decisione di questo tipo? Al subappaltatore che svolge i lavori, al committente, al concessionario o all'appaltatore che ha subappaltato? Mi interesserebbe saperlo perché, a fronte di un incidente di cui si sta cercando di scoprire la ragione, è una valutazione da cui purtroppo poi alla fine è dipeso quello che è capitato.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

L'ultima questione riguarda l'erogazione del lavoro.

Se non sbaglio, l'ingegnere ha parlato di un innalzamento molto lento del ponte, svolto nell'arco di una mattinata ed eseguito in maniera millimetrica *de visu*, che immagino richieda, più che fatica, molta concentrazione. Mi interessa allora capire se, da questo punto di vista, il lavoro è coperto dalle stesse persone per tutta la durata dell'operazione, oppure se è prevista una determinata tempistica di erogazione del lavoro, considerato che bisogna essere concentrati al massimo per non sbagliare neanche di un millimetro. Ci sono magari delle disposizioni diverse che per questa tipologia di lavori impongono dei tempi oltre i quali bisogna essere sostituiti da altri operatori?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BAROZZINO (*Misto-SI-SEL*). Signora Presidente, in realtà volevo porre la stessa domanda che è già stata fatta dalla senatrice Favero, per cui non la ripeterò. Provo solo ad essere un po' più preciso.

Stiamo parlando di ponti e credo che sull'autostrada A14 ce ne siano molti, per centinaia di chilometri, costruiti tra l'altro in tempi diversi. A questo proposito, vorrei sapere se viene fatta un'attività di prevenzione: proprio in ragione della diversità di questi ponti e del diverso tempo in cui sono stati realizzati, non sarebbe necessario fare in via preventiva una verifica delle condizioni degli stessi? Credo che sia un punto fondamentale.

Vorrei capire poi se gli operai che eseguono manualmente questi lavori - magari è stato detto e sono stato poco attento - sono sempre gli stessi. Possiamo sapere quanti sono e per quante ore nell'arco di un anno sono destinati a queste operazioni? È importante acquisire queste informazioni, perché ritengo che si tratti di una questione centrale.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PRESIDENTE. Prima di lasciare la parola ai nostri ospiti, vorrei formulare anch'io alcune quesiti.

C'erano altre aziende che lavoravano sul cantiere al momento in cui si facevano i lavori di innalzamento? Se sì, quanti erano gli operai, di quali aziende si tratta e per quale oggetto dei lavori?

Potreste dirci qual è l'importo del subappalto affidato alla De.La.Be.Ch. per l'innalzamento del ponte?

Inoltre, sulla base di quali elementi, ingegnere, avete ipotizzato che ci sia stato un cedimento strutturale? Atteso che il ponte alle ore 13 era a livello, perché così è stato registrato, e che c'era tutta la specializzazione del caso, perché si pensa ad un cedimento strutturale?

BERNABÒ SILORATA. Perché non ci sono altre ipotesi.

PRESIDENTE. Sì, ma non è che si può dire che c'è stato un cedimento strutturale e basta. Ci sono delle spiegazioni sui cedimenti strutturali; se una casa crolla non si può dire che è crollata e basta. Bisogna che ci si ponga il problema del materiale usato e così via, perché le strutture non cedono così.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Infine, ricordo le altre domande che ho già fatto. Vorremmo sapere se c'erano il coordinatore della progettazione e il coordinatore per l'esecuzione dei lavori, chi erano e se, quando è avvenuto l'incidente, qualcuno dei coordinatori - precisamente quello per l'esecuzione dei lavori - era presente in loco, oltre all'ingegnere direttamente dipendente dalla società De.La.Be.Ch..

Ricordo che sono morte due persone e sono tantissime, ma poteva succedere anche qualcosa di molto diverso - è un po' quello che diceva anche il senatore Borioli - ed è un'eventualità che, quando si fa il nostro mestiere, ma anche quando si esegue un certo tipo di lavori, non si può non considerare, al di là del fatto che, ripeto, due persone comunque hanno perso la vita.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

D'ADDA (PD). Mi scusi, signora Presidente, voglio aggiungere un'ulteriore considerazione proprio con riferimento all'ultima questione, perché sicuramente poteva esserci una tragedia più grave.

Al momento, finché non si andrà a fondo, è venuta in mente soltanto l'ipotesi del cedimento strutturale. Il cedimento strutturale - almeno credo, parlo da ignorante in materia - è una condizione che di fatto si verifica perché molto probabilmente, all'interno della struttura che deve essere riposizionata secondo i canoni commissionati, si determinano delle «dinamiche» che a occhio nudo non si vedono. Mi viene da dire, allora, che c'era forse bisogno di un controllo preventivo prima di affidare alla De.La.Be.Ch. l'incarico di spostare il ponte. Credo che, nel momento in cui si eseguono le operazioni per lo spostamento di un ponte, può bastare una minima cosa per farlo venire giù - è un po' come nello *shanghai* - se la struttura ha in sé un elemento intrinseco tale per cui prima o poi avrebbe ceduto.

Questo tipo di verifica rientra o no nelle vostre competenze? Nel momento in cui come società assumete l'appalto, date per scontato che qualcuno abbia verificato che non vi siano problemi di questo tipo?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. Comincio col rispondere alla domanda della senatrice Pelino circa la possibilità che vi siano state delle vibrazioni. Il movimento che noi facciamo non induce vibrazioni, anche se tutti sappiamo che in quella zona le vibrazioni ci sono state: speriamo che non ce ne siano più, ma ci sono state.

PRESIDENTE. Per correttezza però bisogna dire che al momento dell'incidente non sono stati registrati movimenti tellurici.

BERNABÒ SILORATA. Per la verità proprio in quel momento c'era stata un'altra scossa - sicuramente è una casualità - però di lieve entità.

BORIOLI (PD). Mi scusi, ingegnere, ma proprio partendo da quest'ultimo spunto aggiungo un *addendum* alla domanda che ho fatto prima circa la chiusura dell'autostrada.

Di certo non siete voi decidere se la terra debba tremare mentre si sta facendo un lavoro, semmai è il Padreterno. Siccome però l'operatività era molto prossima ad una zona interessata di recente da tutta una serie di sollecitazioni sismiche, mi domando se questo è stato valutato nel momento

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

in cui si è deciso di procedere all'esecuzione del lavoro ad autostrada aperta: è stato preso in considerazione questo elemento?

BERNABÒ SILORATA. Il sollevamento avviene sempre in sicurezza e ciò viene garantito dal fatto che dietro i martinetti si mettono continuamente degli spessori, per cui la struttura è sempre appoggiata sul pilastro. Questo è anche il motivo per cui la misurazione manuale dell'innalzamento è assolutamente possibile.

Come potete immaginare e come ha già detto il senatore Borioli, la chiusura dell'autostrada non dipende da noi. In autostrada a volte si lavora di notte, con la circolazione chiusa. Noi abbiamo lavorato di notte anche lì, quando è stato necessario.

Quanto al fatto che poi la struttura dovesse essere verificata, ci mancherebbe altro: la struttura ha 40 anni, è stata realizzata negli anni '70 e noi diamo assolutamente per scontato che siano state fatte tutte le verifiche. Ci è stato fornito comunque un progetto, quindi c'è una verifica a monte.

Senatrice Pelino, ho saputo che lei proviene da una zona del Paese che in questo momento non è tra le più fortunate.

PELINO (FI-PdL XVII). Sono abruzzese.

BERNABÒ SILORATA. Lei ha posto il dubbio che possano esserci state delle vibrazioni.

PELINO (FI-PdL XVII). Sì, ma non pensavo al terremoto, ma a vibrazioni riconducibili alle tecniche usate per l'innalzamento.

BERNABÒ SILORATA. Le nostre tecniche non inducono vibrazioni: l'innalzamento è talmente lento da non provocare vibrazioni.

Sappiamo invece che ci sono state - non c'è bisogno che lo dica - delle scosse telluriche. I nostri operai sono stati sorpresi una notte da una scossa di terremoto - forse era una delle prime - mentre si trovavano sotto un ponte e di certo è meno piacevole che avvertirla in casa.

Passando alle domande della senatrice Favero, preciso innanzitutto che la Spea ci ha fornito le verifiche del caso.

Per quanto riguarda invece la casistica, questi lavori sono ormai abbastanza frequenti: come risulta anche da altri fatti, la manutenzione della rete stradale è diventata una priorità. Le nostre strutture spesso hanno dei problemi - un episodio c'è stato anche in passato - per cui la casistica

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

della riparazione, del ripristino e della ristrutturazione delle opere sarà sempre più importante.

Come dicevo, le operazioni si svolgono in maniera abbastanza frequente: noi ne abbiamo fatte diverse quest'anno. Solo in quel cantiere abbiamo fatto più di 260 sollevamenti, cui sono state assegnate due squadre di operai - sempre le stesse - che hanno lavorato naturalmente su turni: se anche all'inizio quindi non fossero stati esperti, lo sono diventati sempre di più.

Da ultimo, naturalmente c'è un riconoscimento per le vittime perché tutti questi lavori sono assicurati. In questo momento la cosa peggiore per noi è parlare proprio di certe cose, ma purtroppo c'è anche questo.

PRESIDENTE. Ingegnere Bernabò Silorata, le ricordo anche le altre domande, compresa quella relativa a chi erano il coordinatore alla progettazione e il coordinatore dell'esecuzione dei lavori. Le è stato chiesto poi se, al momento dell'incidente, il coordinatore per l'esecuzione dei lavori era presente e con quale frequenza si recava nel cantiere. La inviterei inoltre a dirci - ripeto - se durante l'esecuzione dei lavori della De.La.Be.Ch. c'erano dipendenti di altre aziende e che tipo di lavori

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

stavano facendo al momento dell'incidente, nonché, infine, qual era l'importo dell'appalto.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

ROCCHI. Signora Presidente, proverò a rispondere io, in qualità di responsabile del Servizio prevenzione e protezione della società De.La.Be.Ch..

Inizio col dire che la direzione tecnica e il coordinamento della sicurezza sono in capo alla Spea, attraverso il coordinatore per la sicurezza che, nel caso di specie, era l'architetto D'Alterio, che più volte alla settimana passava periodicamente in cantiere, dove si interfacciava con le nostre maestranze. A quanto ci risulta, la mattina stessa dell'evento, prima che l'incidente si verificasse, l'architetto era passato in cantiere e aveva visto lo svolgimento dei lavori.

Mi preme fare anche una precisazione per quanto riguarda la verifica della struttura, dell'impalcato. Nel momento in cui come azienda andiamo ad operare a valle di tutta una serie di operazioni, siamo assolutamente convinti che l'attività di verifica sia stata fatta da chi redige il progetto.

Aggiungo - e mi riallaccio così ad un'altra domanda - che noi abbiamo preparato una specifica tecnica, che abbiamo sottoposto poi alla direzione tecnica e al coordinamento per la sicurezza, che riguarda sia gli aspetti tecnici - quindi altezze da raggiungere, pressioni da erogare, portate, forze per alzare l'impalcato - che le modalità operative. I nostri documenti tecnici e di sicurezza, attraverso l'impresa affidataria, vengono sottoposti a

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

chi attende all'attività, cioè alla direzione tecnica e al coordinamento per la sicurezza. La specifica tecnica serve quindi all'impresa per spiegare come svolgerà l'attività, nell'ambito però di un progetto e su *input* di dati che ci vengono dalla direzione tecnica.

PRESIDENTE. In sintesi, dunque, non ci può essere difformità tra quello che è scritto per l'esecuzione del progetto e le modalità con cui viene svolto poi il lavoro. Nel caso di specie, dunque, non c'era difformità tra l'esecuzione dei lavori e il progetto.

ROCCHI. Esattamente. Noi abbiamo operato secondo le indicazioni del progetto della Spea. Chiaramente poi abbiamo detto come avremmo operato in concreto, descrivendo la nostra attività specifica.

Per rispondere alla domanda che è stata fatta prima sull'utilizzo dei martinetti, è previsto ovviamente che il martinetto idraulico, che funziona con olio a pressione, possa subire un danneggiamento: chiaramente noi riduciamo al massimo questa eventualità, procedendo a delle verifiche e utilizzando delle attrezzature che, tra l'altro, ci vengono fornite a volte su nostra stessa indicazione. Si tratta di articoli appositamente realizzati da

ditte specializzate per questa attività: non ci siamo solo noi, dunque, ma anche altre ditte.

Il sollevamento, come spiegava l'ingegnere precedentemente, viene eseguito prima su un lato e poi sull'altro: noi diciamo che viene fatto a *step*. Da una parte viene sollevata la testata e, mentre il martinetto solleva questa struttura di pochi centimetri, sono previsti quelli che noi chiamiamo calaggi provvisori, cioè degli appoggi provvisori posizionati sul pulvino, vale a dire sulla parte alta della pila. Sono degli ancoraggi meccanici per cui, ove dovesse crearsi eventualmente un problema al sistema aerodinamico - la rottura di un tubo piuttosto che un'altra situazione imprevedibile - l'impalcato farebbe pochissimi millimetri e si appoggerebbe sugli ancoraggi provvisori. Per questo, dunque, non è necessario avere più martinetti, anzi, potrebbe essere un problema, ma questo è un aspetto tecnico sul quale non entro.

La sicurezza viene garantita dunque dal fatto che i sollevamenti millimetrici vengono subito messi in sicurezza attraverso i cosiddetti calaggi provvisori, che rispondono in tutto a quelli che sono gli appoggi normalmente utilizzati.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. In pratica sono degli spessori: a mano a mano che si solleva la struttura, si infilano questi spessori l'uno sull'altro e la struttura è sempre appoggiata.

ROCCHI. Per quanto riguarda l'importo dell'appalto, mi sembra che sia intorno ai 750.000 euro, comunque è scritto nei documenti.

Sempre con riferimento all'aspetto gestionale e alle procedure seguite, come abbiamo detto i sollevamenti durano di solito l'arco di una mattinata, anche se dipende dal tipo di lavori. Ci tengo a chiarire che, durante le quattro o cinque ore necessarie per l'operazione, l'impalcato non sale in continuazione: c'è tutta una serie di attività accessorie. Ogni volta che si interrompe lo *step* di salita, dopo pochi centimetri, bisogna eseguire infatti tutta una serie di operazioni. Anche quando si raggiunge la massima quota e la si misura attraverso l'utilizzo di un metro, il posizionamento dell'impalcato non è definitivo, nel senso che il giorno dopo da lì non passano di certo le macchine. In effetti i sollevamenti servono per svolgere tutte le attività oggetto dell'appalto, tra cui, ad esempio, il rifacimento di parti del baggiolo, che sono componenti della pila, della struttura. Una volta concluse queste operazioni, il ponte verrà calato all'esatta misura in cui sono stati posizionati gli appoggi. Oggetto dell'appalto in questione, tra

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

l'altro, è proprio il posizionamento di ritegni per l'adeguamento antisismico delle strutture.

PRESIDENTE. Come ho chiesto prima, durante i lavori erano presenti dipendenti di altre aziende e, in caso affermativo, che lavori stavano svolgendo?

BERNABÒ SILORATA. Era presente un'altra società, che era distaccata però rispetto a quello che stavamo facendo noi. Lavorava allo stesso cavalcavia, ma al di fuori della zona in cui operavamo noi.

ROCCHI. Sulle rampe di accesso all'impalcato, fuori dalla nostra attività.

PRESIDENTE. Parliamo del Gruppo Nori srl?

ROCCHI. Sì.

PRESIDENTE. Quindi, nel momento in cui si facevano le operazioni, non c'erano lì impiegati del Gruppo Nori.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

BERNABÒ SILORATA. No.

PRESIDENTE. Ringraziamo i nostri ospiti per il loro contributo.

BERNABÒ SILORATA. Siamo noi che vi ringraziamo, rimanendo comunque a disposizione per qualunque ulteriore richiesta.

Se è possibile, signora Presidente, vorremmo lasciare alla Commissione della documentazione.

PRESIDENTE. Grazie.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia spa in ordine ai profili di sicurezza sul lavoro connessi al crollo di un cavalcavia, avvenuto il 9 marzo 2017, nel tratto di autostrada A14 tra Loreto e Ancona

PRESIDENTE. I nostri lavori proseguono ora con l'audizione

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia S.p.A. in ordine ai profili di sicurezza sul lavoro connessi al crollo di un cavalcavia, avvenuto il 9 marzo 2017, nel tratto di autostrada A14 tra Loreto e Ancona.

PRESIDENTE. È ora prevista l'audizione di rappresentanti di Autostrade per l'Italia S.p.A. in ordine ai profili di sicurezza sul lavoro connessi al crollo del cavalcavia 167, avvenuto il 9 marzo 2017, nel tratto di autostrada A14 tra Loreto e Ancona.

Avverto nuovamente che della seduta odierna verrà redatto il Resoconto sommario e il Resoconto stenografico e che ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Comunico inoltre agli auditi che hanno la possibilità di chiedere in qualsiasi momento la chiusura della trasmissione audiovideo e la secretazione della seduta o parte di essa, attraverso l'interruzione della resocontazione, qualora si ritenga di intervenire su fatti o circostanze che non possano essere divulgate. Se non ci sono obiezioni si procederà all'attivazione dell'impianto audiovisivo.

Sono presenti l'ingegner Tomasi, condirettore generale per le nuove opere Autostrade per l'Italia, l'avvocato Amedeo Gagliardi, direttore legale Autostrade per l'Italia, il dottor Francesco Fabrizio Delzio, direttore relazioni esterne, affari istituzionali e *marketing* Autostrade per l'Italia, l'ingegner Giovanni Scotto Lavina, *project manager* Autostrade per l'Italia e la dottoressa Leduina Petrone, responsabile *public policies affairs* Autostrade per l'Italia.

Do il benvenuto ai nostri auditi, ricordando loro che nella seduta odierna abbiamo audito i rappresentanti della società De.La.Be.Ch., ovvero la società che ha avuto dalla società Pavimental il subappalto per l'innalzamento del cavalcavia. Lascio dunque la parola ai nostri auditi, invitandoli anche a ricostruire il sistema di appalto tra la società Autostrade per l'Italia, che è il committente, la Pavimental e tutte le aziende che sono state chiamate ad eseguire i lavori. In seguito lasceremo la parola ai

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

membri della Commissione, che potranno rivolgere domande ai nostri auditi.

TOMASI. Desidero innanzitutto ringraziare la Presidente e i membri della Commissione. Ovviamente, come risulta anche dalle dichiarazioni che abbiamo rilasciato nei primi momenti dell'incidente, c'è piena vicinanza ai familiari delle vittime e agli operai, che hanno subito gli infortuni sul lavoro. Se mi consentite, vorrei utilizzare solo qualche minuto per raccontare l'operato di Autostrade per l'Italia e per inquadrare ciò che fa. Autostrade per l'Italia investe circa un miliardo di euro nel potenziamento delle infrastrutture; quest'anno abbiamo investito circa 800 milioni di euro, con un piano di investimenti estremamente importante. La certificazione 18001 Occupational health and safety assessment series (OHSAS) è certamente uno dei fattori di vanto dell'azienda, ma credo che i numeri, specialmente gli indici infortunistici, sia quelli del nostro personale, sia quelli che monitoriamo nei nostri cantieri, costituiscano un dato essenziale. Il fatto che negli ultimi dieci anni abbiamo abbattuto i nostri indici infortunistici di circa l'80 per cento rispetto agli inizi del 2006 dimostra l'attenzione che Autostrade per l'Italia ha per questo tema specifico. Visto che realizziamo grandi opere, se andiamo a paragonarci con altri soggetti

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

che hanno realizzato investimenti analoghi, sempre nell'arco degli ultimi dieci anni (mi riferisco a TAV SpA e ad altri soggetti) ci posizioniamo come *benchmark* di riferimento nel settore. Ho voluto evidenziare questo aspetto per sottolineare quanto valga per noi la sicurezza e, ovviamente, quanto ci colpisca l'evento che è capitato, per l'imprevedibilità dell'evento stesso.

Un'altra considerazione che abbiamo visto più volte emergere negli organi di stampa, che è stata peraltro anche interpretata dal ministro Delrio, riguarda la necessità di chiudere l'infrastruttura. Non solo per noi - non siamo infatti gli unici operatori che lavorano sulla rete - queste sono attività che vengono realizzate con presenza di traffico: ovviamente ci sono i piani di sicurezza e coordinamento e ci sono i piani operativi di sicurezza, che vengono sviluppati dall'appaltatore e dall'esecutore, che confermano queste attività. Abbiamo fatto un'analisi "anagrafica" degli interventi che abbiamo realizzato nella rete: negli ultimi quindici anni di attività abbiamo realizzato 147 interventi di sollevamento di cavalcavia, molti dei quali con presenza di traffico. Tenete conto del fatto che, per quanto riguarda il rischio relativo al traffico, per quanto esso sia di assoluto valore, la caduta di un cavalcavia non è nelle previsioni di nessun progetto, perché metterebbe direttamente a repentaglio la vita e la sicurezza dei lavoratori.

*Resoconto stenografico n.**Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017**INCHIESTA*

Quindi non è che le due condizioni si elidano l'una con l'altra, ma anzi questa è una delle condizioni primarie che concorrono per l'attività. Peraltro, il fatto che proprio al di sotto di questo cavalcavia ci fossero degli operai è la controprova che quella non era prevista come un'attività a rischio. Per i dettagli più specifici lascerò la parola all'ingegner Scotto Lavina, che è il responsabile dei lavori di questa attività, e mi avvio ad inquadrare, così come è stato richiesto, il rapporto contrattuale. Questa è un'attività che si chiama "6B di completamento", secondo la numerazione abbastanza complessa dei contratti. Il contratto nasce con un lotto di prima fase, che si chiama lotto "6A" e poi viene affidata un'attività di seconda fase, che è il lotto "6B", che viene affidato all'associazione temporanea di imprese (ATI) Matarrese-Icotekne. Il contratto è assegnato nel 2010, poi l'attività si completa nel 2013 ed era prevista la realizzazione di dodici sollevamenti di cavalcavia. L'appaltatore non completa però le attività e per una parte di esse viene individuato uno stralcio, che viene denominato "6B di completamento". Quindi, il contratto che viene affidato a Pavimental, denominato "6B di completamento", riguarda tutte le attività mancanti per il completamento del contratto di Matarrese. Il lotto "6B di completamento", tra le altre attività di sostituzione di giunti, prevede il sollevamento di questi tre cavalcavia. In questo caso stiamo parlando del

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

secondo cavalcavia, perché il primo era già stato sollevato con successo dall'appaltatore. Anche qui non vi voglio portare nello specifico e nel dettaglio del caso, ma il sollevamento era stato previsto per poter riportare i "franchi". Siccome l'autostrada è stata ampliata, i "franchi" - ovvero le "luci disponibili" - cambiano e quindi vengono riportate le "luci disponibili" previste a progetto.

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, ma vorrei rivolgere una domanda per completare il quadro. La società De.La.Be.Ch. aveva già lavorato per la società Autostrade per l'Italia? Era il primo lavoro o ne aveva fatti altri?

TOMASI. La società De.La.Be.Ch. aveva già lavorato per Autostrade per l'Italia, credo in manutenzione (ma non la gestisco direttamente) e certamente aveva già lavorato anche per la società Pavimental. Quindi, era una società nota al gruppo Autostrade, però su questo aspetto possiamo fornire delle informazioni più precise.

PRESIDENTE. Sì, le richiedo informazioni più precise, perché mi risultava altro. La ringrazio.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

TOMASI. È per questo che ho fatto un riferimento ipotetico alla manutenzione, perché non conosco le attività che sono state realizzate.

PRESIDENTE. Lei prima ha parlato del sollevamento di 147 ponti in tutta la rete nazionale.

TOMASI. Ho fatto riferimento al sollevamento di 147 ponti in generale, da parte diversi appaltatori e subappaltatori.

PRESIDENTE. Le chiedo se la società De.La.Be.Ch. avesse mai lavorato per la società Autostrade per l'Italia, con riferimento a questi 147 ponti, ai 12 o ai tre che sono stati da ultimo citati.

TOMASI. Per quanto ne so io - in Autostrade sono arrivato da un anno e mezzo - e per quel che riguarda le attività che ho eseguito, la risposta è negativa. Questo non vuol dire che sia così in assoluto e dunque mi devo informare.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

GAGLIARDI. Se siete d'accordo, ci riserviamo di rispondere successivamente, per mostrare un quadro più preciso.

PRESIDENTE. Vi ringrazio.

I rappresentanti della società De.La.Be.Ch. ci hanno detto che si tratta di una società nuova, costituita formalmente nel 2010.

GAGLIARDI. Faremo una verifica degli affidamenti, dal 2010 in poi, per avere un quadro preciso degli affidamenti e dei subaffidamenti autorizzati.

PRESIDENTE. Grazie.

TOMASI. L'attività relativa al lotto "6B di completamento", che è quello relativo al caso specifico, è stata affidata alla società Pavimental, che è una società *in house*, che quindi è controllata dal gruppo Atlantia, ma che, essendo collegata, viene considerata come società *in house*. L'importo delle attività che sono state affidate a Pavimental è pari a 6.100.000 euro. Di questo importo, la quota parte relativa agli oneri per la sicurezza è pari ad 1 milione di euro. Quindi, circa il 20 per cento degli oneri dell'attività dell'appalto sono relativi alla sicurezza. Di questa attività, poi, la

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Pavimental ha affidato in subappalto le attività specialistiche di sollevamento del cavalcavia alla società De.La.Be.Ch. per un importo di 750.000 euro, congruente peraltro con i valori di affidamento dati a Pavimental.

A questo punto, passo a spiegare l'organizzazione del cantiere: queste sono le attività, per come sono state affidate. Ho dimenticato di darvi un'altra indicazione, ovvero che queste attività complessive, affidate a Pavimental, contrattualmente avevano un periodo di esecuzione di circa un anno. Poi, per diverse ragioni, ci sono stati degli slittamenti nell'affidamento delle attività e ciò ha fatto spostare l'inizio dell'attività, fermo rimanendo che, indicativamente, il periodo di esecuzione dell'attività era di circa undici mesi.

PRESIDENTE. Per l'esecuzione di questi lavori sono stati fatti altri appalti o subappalti: ce li può spiegare? Ad esempio, la Spea Engineering aveva la direzione dei lavori: vorremmo capire se l'appalto era direttamente con la società Autostrade per l'Italia.

TOMASI. Ora passo a spiegare l'organizzazione, sia dal punto di vista della gestione dei lavori, sia dal punto di vista della sicurezza. La società

*Resoconto stenografico n.**Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017**INCHIESTA*

Autostrade per l'Italia, attraverso opportune deleghe, come previsto dalla normativa, individua un responsabile dei lavori; questo responsabile è anche il responsabile unico del procedimento (RUP), in modo tale che la responsabilità della gestione dell'appalto e la gestione della sicurezza siano individuate nella stessa persona. Nel momento in cui viene svolta questa attività, viene affidato, con contratti diversi, alla società Spea, che è un'altra società del gruppo, collegata ad Autostrade per l'Italia (ASPI). È sempre una società del gruppo Atlantia: attraverso questo meccanismo è una società collegata ad ASPI. Alla società Spea sono state affidate le attività di progettazione esecutiva, fin dall'origine del primo lotto "6B". Poi, visto che ci sono stati degli stralci delle attività, sono state affidate le attività di progettazione esecutiva del lotto "6B di completamento" e, tenuto conto che sono loro a sviluppare l'ingegneria esecutiva, le attività di direzione lavori vengono affidate, con contratto a sé stante, alla società Spea. A tale società, con nomine dirette da parte del responsabile dei lavori, vengono affidate le attività di coordinatore in fase di progettazione e di coordinatore in fase di esecuzione: ciò si esplica comunque sempre in un contratto, ma c'è la nomina formale. Anche qui, per darvi dei dati numerici di riferimento, le attività che sono state affidate alla società Spea per l'adeguamento del progetto esecutivo, per l'affidamento della direzione dei

*Resoconto stenografico n.**Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017**INCHIESTA*

lavori e le due attività relative al coordinatore in fase di progettazione prima e di esecuzione dopo, ammontano a circa 800.000 euro. Quindi, la parte di sviluppo e del coordinamento del progetto, che è fatta sia da attività, ma anche dalla parte di verifica della sicurezza - in quel caso c'è un rapporto nominativo fra responsabile dei lavori e il coordinatore in fase di progettazione ed esecuzione - vale circa 800.000 euro, che è un altro 10 per cento circa, rispetto alle attività che sono state date a Pavimental. La direzione dei lavori e il coordinatore in fase di esecuzione sono in cantiere e gestiscono le attività operative. La direzione dei lavori è dunque presso il cantiere. Tenete conto - ma questa è una tipicità delle nostre attività - che i nostri sono cantieri diffusi. Ovviamente il cantiere è da una parte e le attività si svolgono nelle diverse aree in cui vengono consegnate le attività.

Questo è il quadro di riferimento delle attività che sono state assegnate: non so se sia abbastanza chiaro. Il responsabile dei lavori, ovvero l'ingegner Scotto Lavina, è stato nominato a luglio del 2016 e le attività sono poi partite. I responsabili dei lavori che vengono nominati in funzione delle diverse esigenze dei progetti e quindi era stato nominato poco dopo l'assegnazione del contratto.

Questo è il quadro di riferimento contrattuale. Per quanto riguarda i documenti della sicurezza che sono stati prodotti, il responsabile dei lavori,

attraverso la società Spea, ovvero attraverso il coordinatore in fase di esecuzione, produce il Piano di sicurezza e coordinamento (PSC), che è il documento di sicurezza e di coordinamento dell'intera attività e poi vengono elaborati i piani operativi della sicurezza (POS), che vengono elaborati dall'appaltatore, che è l'affidatario delle attività e vengono anche elaborati dall'esecutore delle attività, che in questo caso è il subappaltatore De.La.Be.Ch., in modo tale che siano integrati tra loro e vengano trasmessi al coordinatore in fase di esecuzione, per verificare poi la congruità con il PSC. Questo è dunque l'assetto contrattuale e documentale di riferimento.

L'ingegnere Scotto Lavina può passare alla descrizione degli uffici.

SCOTTO LAVINA. L'ingegner Tomasi ha già anticipato molto. Ciò che posso aggiungere è che l'organizzazione, per quanto riguarda il monitoraggio dei lavori sul campo, è affidata a una struttura di direzione lavori composta da cinque persone e dal coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione (CSE). È un *team* di persone che ha operato con presenza sui fronti di lavoro. Il coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione manda periodicamente - una volta al mese, per essere precisi - una relazione dettagliata sull'avanzamento delle attività di controllo sull'appaltatore e sul cantiere e quindi sugli esecutori. Tanto per dare

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

qualche dato numerico, nell'aggiornamento di febbraio erano stati condotti più di 200 sopralluoghi, ovvero 213 visite ispettive sul cantiere, erano stati controllati circa trenta POS e condotte più di 20 riunioni di coordinamento. Questo è ciò che riguarda la presenza del CSE sul cantiere. Per quanto riguarda la parte afferente all'istituto di direzione lavori (e quindi il controllo dell'esecuzione, dei materiali, delle procedure e di qualità) abbiamo avuto più di 340 visite della direzione lavori, sia del direttore dei lavori in persona, che dei suoi assistenti sui fronti di lavoro e una serie di rilievi e prove sui materiali, di cui possiamo dare contezza, ma che sono comunque davvero rilevanti per un appalto di questa natura. Non mi sento al momento di aggiungere altro.

PRESIDENTE. Passiamo alle domande. Innanzitutto credo di interpretare anche alcune domande che avrebbero rivolto i colleghi commissari chiedendo che ci raccontiate quali informazioni avete raccolto su quello che è successo il giorno del crollo. Comunque un ponte è crollato e quindi qualcosa deve essere successo. Poi, ovviamente, cercheremo di capirne le ragioni - per quanto riguarda la presente Commissione con riferimento ai profili della sicurezza - ma è indubitabile che, oltre ad essere morte due persone - e ne sarebbero potute morire molte altre, visto che stiamo

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

parlando di un tratto autostradale - comunque un ponte è crollato. Questo è un fatto ed è dal fatto che dobbiamo partire.

Innanzitutto vi chiedo di raccontarci puntualmente che cosa avete raccolto, cercando anche di chiarire se c'erano altre aziende coinvolte, che lavoravano lì nel giorno dell'incidente e quanti operai erano presenti. Vi chiedo se, come committente, ci potete fornire anche l'elenco delle persone impiegate, quanti operai c'erano, con che ruoli e che funzioni.

L'altra domanda era se vi risultava che il coordinatore della sicurezza fosse l'architetto D'Alterio.

BORIOI (*PD*). Presidente, vorrei porre alcune domande e scusarmi perché dovrò recarmi in un'altra Commissione dove sono relatore.

La prima domanda si ricollega a quanto diceva la Presidente. Ci troviamo di fronte a una fattispecie che ha comportato un esito sull'infortunistica sul lavoro, ma che evidentemente non trae origine da una fenomenologia che può essere consueta su un cantiere di lavoro dove l'inosservanza di norme di sicurezza o altri fattori possono determinare un incidente. In questo caso, infatti, si è verificato un incidente che ha causato la morte di due persone e che, se fosse stato possibile prevederlo, avrebbe dovuto portare alla chiusura del tratto autostradale, come misura

*Resoconto stenografico n.**Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017**INCHIESTA*

preventiva, mentre si svolgeva quel lavoro. Se si fosse potuto immaginare che il viadotto che si stava rialzando sarebbe potuto crollare, oltre alle misure per i lavoratori, si sarebbero dovuto adottare delle misure per mettere in sicurezza gli utenti di quella strada. Proprio partendo da questo punto, volevo capire con esattezza se è sulla base di un rilievo statistico calcolato su interventi di questo tipo effettuati sulla stessa direttrice autostradale e in altri luoghi che si è deciso di escludere la chiusura del traffico durante l'esecuzione di quel lavoro o se c'è stata anche un'analisi e una verifica puntuale delle condizioni statiche e strutturali del manufatto su cui si andava a intervenire che ha indotto a pensare che fosse così sicuro nella sua consistenza da escludere ogni possibilità di incidente quale quello verificatosi, salvo un errore nell'esecuzione dell'operazione di sollevamento. La causa di natura strutturale dell'incidente è stato evocata e vorrei capire se invece voi la escludete.

Collegata a questa domanda, ce ne è un'altra: il progetto esecutivo dell'intervento a quando risale? A prima della partenza della catena dell'appalto, subappalto e avvio del cantiere? Il tempo trascorso tra la redazione del progetto esecutivo dell'intervento, su cui immagino si siano formulate anche delle valutazioni di carattere strutturale del manufatto su cui si andava ad intervenire, e l'avvio dei lavori non è stato talmente lungo

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

da far ritenere che nel frattempo siano sopraggiunte delle condizioni di usura, degrado o semplicemente di indebolimento della tenuta statica tali da poter provocare un incidente del genere? Quando si interviene su elementi così delicati, per i quali si può anche decidere di lasciare che il traffico scorra comunque, pur potendosi verificare, come nel caso di specie, qualora qualcosa non funzionasse, un incidente che non è stato catastrofico, a parte le due vittime che passavano in auto in quel momento, c'è un tempo, prima di partire operativamente con questo tipo di intervento, in cui si fanno ancora ulteriori verifiche sulle condizioni statiche del manufatto su cui si va ad intervenire? Le dovete fare voi o è una responsabilità dell'appaltatore e del subappaltatore?

FUCKSIA (*Misto*). Signora Presidente, vorrei puntualizzare e avere certezza di due cose.

Il crollo è avvenuto non in una fase di sollevamento, ma postuma. Volevo avere conferma di questo.

Volevo, inoltre, chiedere un'altra cosa: siccome la ditta audita precedentemente ci ha spiegato che il sollevamento, che viene fermato con dei rialzi e degli spessori, deve essere molto lento - si parla di circa un minuto per centimetro di sollevamento - mi chiedo: in base ai dati che

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

avete, quanto può essere tollerabile una variazione nella velocità in più o in meno? Qual è il margine di tolleranza di sicurezza?

In secondo luogo, premesso che non credo agli imprevisti, perché le procedure si fanno sempre in base alle casistiche precedenti, agli studi e, pertanto, tutti gli eventuali imprevisti dovrebbero essere calcolati e valutati in fase progettuale con delle misure di arresto o di contenimento del danno, chiedo se, alla luce di questo episodio, sono emersi elementi nuovi che vi possono portare a modificare gli approcci successivi e, infine, chiedo quanto può incidere una variazione, un diverso materiale o un diverso peso. Può essere rilevante o del tutto irrilevante? Una percentuale di cemento, di ferro o di altro può essere incisiva o del tutto irrilevante ai fini di uno sbilanciamento?

D'ADDA (PD). Parto dalle osservazioni del collega Borioli, di cui due sono fondamentali. Mi riferisco al tempo intercorso dalla decisione di spostare questo cavalcavia e l'effettiva realizzazione del progetto - in quella zona è particolarmente rilevante - e alla competenza, visto che si è parlato spesso di cedimento strutturale, a valutare lo stato di una struttura che deve essere spostata e che ha circa quaranta anni di vita. Chi ha la responsabilità di fare questo tipo di valutazione?

GAGLIARDI. Signora Presidente, inquadro una serie di questioni di carattere tecnico su cui poi lascio la parola ai colleghi.

Dell'ipotesi di cedimento strutturale di cui si parla abbiamo evidenza in questo momento. Fornisco altri elementi per definirla in maniera meno dettagliata e meno aulica di quanto ha fatto l'ingegner Tomasi. L'affidamento avviene nell'ambito di un regime dettato dal codice dei contratti pubblici, come previsto dal decreto legislativo n. 163 del 2006. Ci sono, quindi, il progettista che fa le sue verifiche e il direttore lavori che, prima di consegnare l'appalto all'impresa esecutrice, verifica la sussistenza dei presupposti per poter realizzare l'opera. Ancorché il progetto fosse una derivazione di uno non completato da un'impresa, che poi è andata in crisi e non ha potuto finire i lavori, il progetto è stato nuovamente sottoposto a riprogettazione integrale, approvazione dal Ministero delle infrastrutture e affidato alla società Pavimental, che agisce a tutti gli effetti come un appaltatore pubblico e, quindi, con un ribasso indicato dal Ministero delle infrastrutture e con un'esecuzione, a tutti gli effetti, come da codice degli appalti. Altrettanto dicasi per quanto riguarda le figure del direttore dei lavori, che opera a tutti gli effetti come il direttore dei lavori di appalto pubblico, verifica la possibilità di eseguire quel lavoro, certifica e consegna

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

il cantiere all'appaltatore. Il subappalto è autorizzato ai sensi dell'articolo 118, verificando la sussistenza dei presupposti di legge, ovvero il ribasso non superiore al 20 per cento per quanto riguarda i prezzi e la validità tecnica dell'impresa, certificata secondo quanto previsto dall'allora articolo 38 del decreto legislativo n. 163 del 2006, oggi articolo 80 del decreto legislativo n. 50 del 2016, senza nessun tipo di discrezionalità tecnica da parte della stazione appaltante, che riceve l'indicazione da parte dell'appaltatore per cui se ci sono i requisiti autorizza, mentre, in caso contrario, deve negare il subappalto.

Il progetto è recente perché credo sia del 2013, fermo restando che tutte le infrastrutture autostradali vengono correttamente mantenute da parte delle direzioni di tronco e nessun tipo di segnalazione, nessun tipo di profilo, nessun tipo di problema è stato rappresentato relativamente a questo cavalcavia. Quindi, il cedimento strutturale - su questo lascio evidentemente la parola ai colleghi che ne sanno, per definizione, di più - per come la vediamo noi può essere solo frutto di attività che si sono svolte quella famosa mattina e presumibilmente attività che si sono svolte da un orario in cui abbiamo evidenza di nostro personale presente, che verificava che le attività si svolgessero come da progetto, al momento in cui è venuto giù questo cavalcavia. Deve essere successo qualcosa in quella mattina.

PRESIDENTE. Sul punto non possiamo essere né generici né dire cose contrastanti; bisogna che la verità sia unica.

Quando sono iniziati i lavori? Vi risulta che ci siano state pause? Nel momento in cui è avvenuto il crollo gli operai stavano lavorando? Cerchiamo di ricostruire la situazione di quella mattina.

SCOTTO LAVINA. Tenevo innanzitutto a precisare che il sottoscritto, immediatamente dopo il verificarsi della criticità, ha chiesto alla direzione lavori e, in seguito, all'appaltatore una relazione dettagliata degli eventi.

PRESIDENTE. Le risulta che quella mattina il coordinatore per l'esecuzione dei lavori fosse presente?

SCOTTO LAVINA. Sì, il coordinatore aveva fatto un sopralluogo in un orario variabile tra le ore 9.30 e 10.30 e, in quel momento, le attività di sollevamento risultavano avviate da poco ed erano in corso di regolare esecuzione, senza nessuna criticità di rilievo, da quanto risulta. Abbiamo richiesto all'appaltatore una relazione dettagliata. Questi ha interpellato immediatamente il subappaltatore che ha fatto pervenire una nota in cui

*Resoconto stenografico n.**Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017**INCHIESTA*

relaziona sugli eventi di quella mattina. Da questa nota si evince che le attività si sono svolte regolarmente, senza interruzioni, dal momento in cui sono state avviate in quella mattina fino al momento del crollo, che è intervenuto, secondo la ricostruzione - a parte quella della cronaca - dello stesso subappaltatore alle ore 13.30, quando le attività di sollevamento erano state completate da circa un'ora sugli appoggi della carreggiata nord e, poco prima, intorno alle ore 13, sugli appoggi della pila della carreggiata sud. Noi al momento non abbiamo altri elementi. Nell'ultima nota che ho inviato a Pavimental il 17 marzo abbiamo chiesto all'appaltatore una rappresentazione esaustiva delle evidenze di quel giorno desumibili dalle testimonianze delle persone che erano lì, coinvolte o meno nell'incidente, oltre al personale della Pavimental stessa. Abbiamo chiesto la conferma che le attività si fossero svolte secondo le procedure sviluppate ed elaborate dal subappaltatore Delabech e, ovviamente, con riferimento al contratto di subappalto autorizzato e agli oneri reciproci che quel subappalto regolamentava tra Delabech e Pavimental.

PRESIDENTE. Possiamo sostenere, in questo caso, che l'esecuzione dei lavori della Delabech fosse conforme al progetto esecutivo?

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

SCOTTO LAVINA. Il progetto esecutivo era completo in tutti i suoi elaborati secondo quanto previsto dal codice degli appalti. Il progetto esecutivo demanda al capitolato speciale la regolamentazione in maniera più operativa le attività tra appaltatore e committente e rimandava all'appaltatore, quindi in questo caso Pavimental, lo sviluppo della progettazione e i calcoli delle strutture provvisorie.

TOMASI. Vorrei fare delle integrazioni per comprendere i due ambiti.

Il progetto esecutivo viene sviluppato da Spea. Nel caso specifico, essendo questa un'attività di sollevamento, il progetto costruttivo era stato affidato da Pavimental, che subappalta le attività di sollevamento, a Delabech. Questo è il meccanismo. Poi ci sono le relazioni di calcolo che sono state prodotte da Delabech.

Sottolineo un aspetto, forse tralasciato, relativo alle attività di sollevamento. Le attività di sollevamento avvengono effettivamente per alzate discrete di qualche centimetro. Pertanto, viene realizzata una piastra di appoggio, detta calaggio. I martinetti sono azionati con comando idraulico (olio in pressione). Ciò viene realizzato perché, in caso di eventuali cedimenti di questi martinetti, non si crei nessun problema e la struttura si vada a riposizionare su questi calaggi. Questa è una delle

domande che abbiamo fatto a Delabech perché, secondo noi, è fondamentale chiarire la sequenza con la quale sono stati fatti questi passaggi. Chiarire è fondamentale perché la procedura prevede che, durante queste riprese di salita, ci siano delle azioni che devono essere svolte perché la corsa dei pistoni ha un certo limite, l'altezza è superiore alla corsa possibile di questi pistoni e, quindi, ci sono una prima e una seconda ripresa di questo sollevamento. In queste riprese dobbiamo essere certi - questa è una domanda che abbiamo fatto a Delabech - che queste riprese dei sollevamenti siano state eseguite nella sequenza prevista progettualmente. Sul punto siamo estremamente convinti di qualcosa: il cavalcavia è stato innalzato; è arrivato a quella quota e, quindi, il dubbio che ci viene è che qualche ripresa sia stata fatta in un certo modo. Abbiamo chiesto all'appaltatore e al subappaltatore, di conseguenza, se ci sono state delle anomalie rispetto a queste riprese di alzata; se ci sono state delle anomalie nel posizionamento dei calaggi e se i materiali del posizionamento dei calaggi fossero conformi alle specifiche previste dal progetto. La terza condizione è la corretta verifica degli appoggi per i calaggi.

L'avvocato Gagliardi è stato molto più formale nei termini. Quando si consegna un'opera, c'è un atto formale tra direzione dei lavori e impresa

*Resoconto stenografico n.**Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017**INCHIESTA*

appaltatore-esecutore con cui il direttore dei lavori consegna le aree e l'impresa esecutrice delle attività, attraverso l'impresa appaltatrice ed esecutiva, prende in carico le aree. Questo è uno dei fattori fondamentali. Secondo noi, qui risiedono, malauguratamente, parte delle risposte. Oggi noi stiamo facendo tutta una serie di valutazioni, anche con qualche difficoltà, per poter capire le dinamiche. Secondo noi - queste sono però valutazioni - il dislivello di cui lei parlava è estremamente difficile. Ma questa è un'affermazione che lascia il tempo che trova perché, se non sappiamo come sono state fatte queste esecuzioni, non possiamo dire se è tanto o poco. Secondo il progetto, il dislivello dovrebbe essere talmente alto da sembrare impossibile. Però finché non chiariamo come sono stati fatti i sollevamenti, i calaggi, se i materiali erano quelli previsti dalla procedura, rischiamo di dare una valutazione rispetto a un'altra. Tenete conto che non abbiamo avuto la possibilità di vedere i luoghi e abbiamo solo visto le documentazioni fotografiche che ci sono arrivate dal cantiere e, attraverso dei professionisti prontamente individuati, stiamo cercando di comprendere le dinamiche.

Ma non per non voler dare una risposta, ma per rigore, fintanto che non capiamo le sequenze con le quali si sono svolte le operazioni, proprio

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

quella mattina e in quelle ore, e le riprese di sollevamento, non siamo in grado di dare una risposta.

PRESIDENTE. Bisogna capire se l'esecuzione tiene conto di tutto quello che c'è scritto su come deve essere effettuata quell'esecuzione.

TOMASI. Per questo stiamo verificando il progetto costruttivo che è stato elaborato, perché sulla condizione e la verifica del progetto costruttivo, elaborato da De.La.Be.Ch., e sulle condizioni effettive di sollevamento deve poi tornare il filo logico della ricostruzione.

PRESIDENTE. Sostanzialmente tutto deve essere fatto come deve essere scritto.

TOMASI. La terza condizione che ci siamo posti di verificare è che la cinematica della caduta sia congruente con le attività. Questa è stata una prima evidenza sulla quale ancora oggi non siamo in grado di dare una risposta. Infatti, la cinematica dimostra che il cavalcavia ha subito una rotazione importantissima, uscendo dal proprio asse di quattro o cinque metri e mezzo (sono misure che non siamo riusciti a calcolare con

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

esattezza). Anche a giudicare dalle foto, queste sono le prime evidenze che abbiamo raccolto e che dimostrerebbero che possa esservi stato un fenomeno di spostamento. Quale sia stato l'attivatore o la prima causa di caduta non siamo in grado di stabilirlo, perché dobbiamo sapere dall'appaltatore (o dall'esecutore nel caso specifico) quali attività si stavano svolgendo.

Vorrei fornire una risposta anche riguardo alla caduta: la nostra non voleva essere una statistica; non diciamo che, perché ci è andata per trecentoquarantotto volte, ci riproviamo la 349esima per vedere se ci va bene. I lavoratori lavorano sotto il cavalcavia. Quando vengono svolte queste operazioni e il lavoratore posiziona il martinetto e i cosiddetti calaggi, non possiamo ragionare in questi termini: crolla il cavalcavia, abbiamo perso tre lavoratori, ma non abbiamo perso l'utente autostradale. È un'evenienza che non può essere considerata nel progetto, perché il lavoratore staziona nella zona al di sotto del cavalcavia.

Tenete conto, peraltro, che questa è un'attività che non dura qualche ora, perché è complessa e prevede l'innalzamento, la realizzazione dei calaggi e l'armaggio, ovvero il consolidamento della struttura per poi fare il getto. È un'attività molto lunga, per cui in tutte le sue fasi devono essere assicurate le

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

condizioni di sicurezza per il lavoratore che staziona al di sotto del cavalcavia.

PRESIDENTE. Ingegnere Tomasi, come le risulta che abbiano fatto la misurazione del livello dell'innalzamento sia a nord che a sud del ponte?

TOMASI. Partendo dagli appoggi, si ha il punto di riferimento...

PRESIDENTE. No, proprio materialmente, come vi risulta che sia stato misurato che le due estremità del ponte fossero a livello?

TOMASI. Non abbiamo un'evidenza, ma in realtà non serve, perché non è una misura di precisione. È quello che cercavo di risponderle: una delle ipotesi che è emersa nelle prime ore è che ci sia stato uno sbilanciamento. Per potersi verificare uno sbilanciamento che sposti un cavalcavia di quella distanza lo sbilanciamento deve essere elevatissimo. Supponiamo quindi che possano essere intervenuti altri fattori e non sia stato solo uno sbilanciamento, ma dobbiamo ancora capire quali possano essere state le dinamiche; oppure, se è stato uno sbilanciamento, vuol dire che c'è stato un grandissimo errore di manovra. Abbiamo posto anche questa domanda all'appaltatore per accertarci

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

che non fosse così. L'appaltatore, attraverso le dichiarazioni dei suoi operai (che oggi non possiamo far altro che acquisire), afferma che gli operai stavano realizzando i cosiddetti cerchiaggi, che è l'attività di consolidamento non più dei calaggi, ma di una struttura a cerchi sul pistone. Pertanto, la domanda che poniamo all'appaltatore è se, visto che i cerchiaggi presupporrebbero nell'ultimo cerchio (che va in interferenza) la necessità di un sollevamento, siano state eseguite in quella fase manovre che non erano previste.

PRESIDENTE. C'erano altri operai che lavoravano lì al momento del crollo e, in caso affermativo, di quale azienda erano dipendenti?

SCOTTO LAVINA. Sì, nei dintorni erano attivi, su altri fronti di lavoro, gli operai dell'impresa subappaltatrice Gruppo Nori.

PRESIDENTE. Quindi al momento non erano sullo stesso fronte?

SCOTTO LAVINA. Sì, erano lì, sullo stesso fronte. Stavano lavorando sulle rampe dei cavalcavia: intervenivano sulla modifica delle opere d'arte in

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

approccio alle rampe. Vi era stata una riunione tra l'impresa e il coordinatore per la segregazione delle aree. Era un'interferenza gestita.

FAVERO (PD). Signora Presidente, ho sentito dire che questo tipo di intervento è stato realizzato 148 volte, ma vorrei sapere se esista in Italia una casistica. Se sì, credo non che sia mai successo nulla di così evidente, se non magari banali incidenti di cantiere, auspicabilmente non gravi. In Europa esiste una casistica di questo tipo e, se sì, può descrivercela?

Ci sono alternative a questa procedura di innalzamento di lavoro e, se esistono, ritenete che quella posta in essere sia più vantaggiosa e porti a risultati migliori, magari in termini di velocità o di incidenza? Da quanto tempo viene adottata in Italia questa procedura? È una prassi consolidata?

Un'altra domanda: quando il committente viene a sapere che sul territorio del cavalcavia tra Loreto e Ancona incide, purtroppo, la realtà di uno sciame sismico, come era nel mese di marzo, controlla se ciò possa influire in qualche modo sui lavori di sollevamento e modifica evidente di un manufatto così grande e pesante?

Vi chiedo inoltre se tutte le procedure adottate siano state poi verificate, anche da voi, secondo percorsi che immagino sono certificati e seguono una prassi consolidata, visto che non è il primo intervento che fate.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

Mi sembra di aver capito che la De.La.Be.Ch. abbia acquisito negli anni una certa specializzazione nel campo.

PRESIDENTE. Vorrei sapere, se possibile, anche rispetto agli altri 147 interventi da voi eseguiti di innalzamento ponti o simili, qual è la cifra media dell'appalto? Sin qui abbiamo detto che la De.La.Be.Ch. doveva eseguire lavori per circa 750.000 euro. Possiamo sostenere che, per lavori simili, la cifra dell'appalto fosse la stessa anche per altri ponti? Atteso che questa è una risposta che vi prego di fornirmi, voglio capire se l'impresa aveva già lavorato per Società Autostrade o se era la prima volta.

GAGLIARDI. Risponderemo su questo in maniera dettagliata e le forniremo dati puntuali, indicando gli eventuali contratti diretti, di cui ora non ho evidenza, ma mi permetto di poterlo verificare in un secondo momento. Per quanto concerne eventuali subappalti, anche su questo procederò a una verifica immediata presso gli uffici di Autostrade. È un dato che forniremo in maniera puntuale, con tutti gli elementi di dettaglio eventualmente collegati, ovvero daremo l'indicazione che non abbiamo avuto con la De.La.Be.Ch. rapporti precedenti.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

FAVERO (PD). Mi sono dimenticata di farvi una domanda: non so bene che tipo di difficoltà ci sia in un lavoro di questa portata e nell'innalzare di trenta centimetri un manufatto così importante, ma qual è l'incidenza di rischio nell'innalzare, appunto, di trenta centimetri un cavalcavia in mezza giornata? Quanti interventi di questo tipo sono stati fatti con la stessa incidenza di rischio? Vi chiedo se, superando la misura dell'innalzamento, i rischi siano maggiori e se, al contrario, con una misura inferiore l'incidenza rischio sia inferiore. Credo che siano stati fatti dei calcoli e degli studi su questo.

TOMASI. Rispondo prima io per poi lasciare la parola all'ingegner Scotto: siccome è la prima volta che facciamo questo genere di statistiche, perché abbiamo sempre proceduto così, ci stiamo confrontando con i principali operatori italiani e internazionali per vedere se, nel caso specifico, siano state fatte statistiche.

Quella che abbiamo realizzato sul cavalcavia tra Loreto e Ancona è un'attività come molte altre, per quanto abbia avuto un esito tragico che ci ha colpito. Svolgiamo moltissime attività complesse nei nostri cantieri. Certamente il meccanismo che prevede, in cascata, la regolare presentazione dei documenti in materia di sicurezza (PSC e POS), assieme ai documenti di progetto prodotti dai diversi soggetti esecutori, è la condizione che ci tutela. È

in questi documenti che dobbiamo scrivere quali procedure adottare per evitare che sorga un problema di sicurezza.

Siamo convinti di ciò, anche perché nei nostri cantieri - questo è il motivo per cui vi davo numeri di grandi opere complesse - ci troviamo di fronte a sollevamenti importantissimi. Capisco che 400 tonnellate, per chi non svolge questo tipo di attività, può sembrare un tonnellaggio incredibile, ma per noi che siamo del mestiere è un sollevamento che rientra nella normalità.

Quindi abbiamo comunque interesse a fare la verifica oltre i nostri documenti. Questi sono i numeri riferiti agli interventi che abbiamo eseguito, alcuni dei quali sono sollevamenti di viadotti con sostituzione dei giunti, quindi non in tutti i casi si tratta di innalzamenti dei franchi. Abbiamo perciò preso in considerazione la statistica relativa a tutti i sollevamenti eseguiti con i martinetti. Il sollevamento con i martinetti ha una peculiarità: non esiste un progetto *standard* perché ognuno degli appaltatori tendenzialmente utilizza una propria prassi consolidata e sviluppa il proprio progetto in funzione di quella per l'opera che deve eseguire. Tale prassi è anche legata al tipo di macchinari di cui si dispone per il tipo di sollevamento che si deve effettuare, alla tipologia ed al carico sopportato dai martinetti, e quindi ogni appaltatore-esecutore ingegnerizza

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

la propria attività per l'intervento specifico. Non esiste, pertanto, uno *standard* per il sollevamento, ma come si può capire, ci sono diverse modalità in cui l'appaltatore esegue le attività.

SCOTTO LAVINA. Se posso, vorrei fare solo una precisazione su questo aspetto. L'eventuale inserimento della modalità operativa nel progetto esecutivo determinerebbe la individuazione del soggetto preposto all'esecuzione e quindi inficerebbe la gara, o inficerebbe l'affidamento, perché individuerebbe in maniera inequivocabile il soggetto preposto. Per questo motivo il progetto esecutivo redatto da Spea indica l'oggetto ed il risultato, ma le modalità operative sono lasciate al soggetto individuato per eseguire la spinta.

PRESIDENTE. Ci sono altri cavalcavia che devono essere innalzati in quel tratto autostradale?

TOMASI. Ce n'è ancora uno che deve essere innalzato e ovviamente abbiamo sospeso le attività, visto che erano peraltro affidate, attraverso Pavimental, alla società Delabech, fintanto che non sarà fatta chiarezza.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

PRESIDENTE. È già stato affidato quel lavoro?

SCOTTO LAVINA. È il terzo cavalcavia oggetto del medesimo affidamento a Pavimental ed oggetto del medesimo subappalto autorizzato a Delabech, che è stato sospeso dal responsabile dei lavori per i necessari accertamenti.

PRESIDENTE. Quindi avrebbero dovuto lavorare anche a questo cavalcavia.

SCOTTO LAVINA. Hanno lavorato sul primo, stavano lavorando sul secondo (il cavalcavia 167, che è quello oggetto del tragico evento), dovevano lavorare anche sul terzo, la cui lavorazione è stata sospesa.

SERAFINI (FI-PdL XVII). Vorrei porre alcune brevi domande che esulano leggermente dal tema che stiamo trattando. Poiché queste strutture di cui parliamo hanno trenta o quarant'anni, vi chiedo se non abbiate valutato se non sia meglio rifarle *ex novo*, anche in considerazione del fatto che quarant'anni fa i trattori o i camion che passavano sopra il cavalcavia pesavano la metà dei veicoli di oggi e quindi anche il traffico sull'autostrada è notevolmente più pesante di quello di trenta o quarant'anni

fa. Io non sono un tecnico e pertanto chiedo a voi che lo siete se non sarebbe stato più giusto rifare completamente l'opera di un cavalcavia piuttosto che eseguire questi interventi di innalzamento. Stiamo parlando adesso di questo cavalcavia, ma vi ricordo che al Nord ne è crollato un altro e sono molti quelli che stanno risistemando sulla superstrada che porta da Milano a Lecco.

TOMASI. Tenga conto che in questo caso il cavalcavia che era stato realizzato peraltro prevedeva già l'ampiezza. Ci sono certi cavalcavia che rifacciamo e certi che non vengono rifatti, perché nelle attività di realizzazione di quei cavalcavia che sono stati realizzati a suo tempo erano già state previste le luci necessarie per poter fare un ampliamento del sistema autostradale. Ogni cavalcavia, anche se costruito trent'anni fa, ha le sue caratteristiche di portanza, quindi non c'è nessuna correlazione per quanto ci sia stato un altro evento tragico con il cavalcavia che è caduto qualche mese prima, perché in quel caso invece c'è stato un passaggio di un mezzo che aveva un peso eccessivo rispetto alla portata del cavalcavia. Tutti i nostri cavalcavia comunque sono verificati e sono caratterizzati per una certa portata, quindi indipendentemente dall'età da questo punto di vista è una limitazione sulla portata. Questo cavalcavia non cade per un

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

problema di vetustà, ma perché probabilmente, come dicevamo prima, nella sequenza degli eventi durante il sollevamento accade qualcosa. Questa è la convinzione che ci stiamo facendo, ma abbiamo bisogno anche di vedere i luoghi e di qualche approfondimento rispetto alle risposte che la Delabech sarà in grado di fornirci su come vengono eseguite le seconde riprese di sollevamento.

PRESIDENTE. Diciamo che sono ipotesi molto diverse tra loro. Il lavoro che faremo, poi, ognuno per le competenze che ha, sarà teso proprio a trovare la risposta a questo interrogativo. Non possiamo parlare di imprevedibilità, perché queste sono cose che non devono succedere, mi permetto però di sottolineare che le due ipotesi (quella di cedimento strutturale e l'altra secondo la quale non può esserci un cedimento strutturale a prescindere, ma ci deve essere un errore in un'altra fase) sono diametralmente opposte tra loro, che comunque lasciano un interrogativo aperto ed importante, sul quale la nostra Commissione ovviamente indagherà senza procedere in modo preconcepito e senza sposare un'ipotesi piuttosto che l'altra. Andremo a verificare insieme quale può essere la causa di una tragedia che non doveva succedere e che ha già visto due persone perdere la vita. In sintesi, la risposta rispetto a quale potrebbe essere la

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

causa della tragedia che viene fornita da società Autostrade, che è il committente, e dall'azienda che esegue i lavori è diametralmente opposta. Questo ci convince del fatto che il lavoro della nostra Commissione non può che andare avanti.

TOMASI. Se posso fare una precisazione, però, noi non abbiamo individuato una causa: quello che diciamo, sotto il profilo del metodo, è che prima di individuare una causa si deve avere una ricostruzione puntuale di quello che è successo e solo in quel momento si può individuare una causa. Lo dico perché le spinte inducono o possono indurre delle sollecitazioni se vengono eseguite in un certo modo, secondo modalità completamente diverse rispetto a quelle previste dal progetto. Questo per noi è fondamentale, quindi, per riuscire poi a capire quali sono state le dinamiche dell'evento. Abbiamo provato a fare diverse valutazioni e alla fine siamo arrivati alla conclusione che dobbiamo ricostruire una base di riferimento certa per poi riuscire a fare delle valutazioni circa una possibile causa.

PRESIDENTE. Vi ringrazio per il vostro contributo e dichiaro così conclusa la procedura odierna.

Resoconto stenografico n.

Commissione Infortuni sul lavoro Seduta n. 61 del 21/03/2017

INCHIESTA

I lavori terminano alle ore 15.