

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

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

—————
Seduta n. 14

9° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 22 NOVEMBRE 2005

—————

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome

PRESIDENTE Pag. 3, 10 FABBRI (FI) 7 PIZZINATO (DS-U) 7 BATTAFARANO (DS-U) 7		TIBALDI Pag. 3, 7, 10
--	--	-----------------------------

Audizione in merito al settore portuale dell'IPSEMA e delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE, UILTRASPORTI

PRESIDENTE Pag. 10, 20, 26 BATTAFARANO (DS-U) 19 PIZZINATO (DS-U) 20, 22, 24 e <i>passim</i>		PANETTA Pag. 10, 24 PARLATO 12, 21, 22 RUSSO 16, 25 ERCOLANI 23, 24
--	--	--

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

Intervengono, in sede di audizione: in rappresentanza della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, l'assessore al lavoro, pari opportunità e politiche giovanili della Regione Lazio, Alessandra Tibaldi, ed il dott. Paolo Alessandrini, responsabile dei rapporti con il Parlamento della medesima Conferenza; in rappresentanza dell'IPSEMA, il presidente, avv. Antonio Parlato; in rappresentanza della FILT-CGIL, i sigg. Massimo Ercolani e Alberto Panetta, funzionari; in rappresentanza della FIT-CISL, il dott. Domenico Barbera, membro della segreteria nazionale, ed il sig. Piero Menicucci, responsabile nazionale della sicurezza del settore portuale; in rappresentanza dell'UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE, il cap. Diodato Russo, segretario generale, il cap. Mauro Cassaglia, vice segretario generale, ed il cap. superiore Salvatore Scotto Di Santillo, consulente della medesima organizzazione; in rappresentanza dell'UILTRASPORTI, il sig. Caprina Massimo, dirigente.

I lavori hanno inizio alle ore 10,05.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, si dà per letto ed approvato il processo verbale relativo alla seduta precedente.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

PRESIDENTE. Ricordo che una delegazione della Commissione ha svolto, nella giornata di ieri, un sopralluogo nella Provincia di Frosinone, concernente le tematiche della sicurezza sul lavoro, con particolare riferimento al settore metalmeccanico e a quello delle cave di marmo e della lavorazione del marmo.

Audizione di rappresentanti della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per aver aderito all'invito della Commissione e dò subito loro la parola, pregandoli di svolgere una relazione introduttiva e di consegnare alla Commissione i documenti che abbiano eventualmente portato.

TIBALDI. Signor Presidente, desidero innanzitutto scusarmi con lei e con gli onorevoli senatori se lascerò i lavori della Commissione abbastanza presto, per un impegno presso un ospedale. Del resto, chi ha la de-

lega al lavoro è costretto ad andare un po' dappertutto, per cercare di ascoltare le ragioni dei lavoratori.

Desidero salutare con favore la costituzione di questa Commissione. Anche la nostra Regione, in passato, ha elaborato del materiale e ha svolto un'indagine sugli stessi temi oggetto di quest'inchiesta parlamentare. Lo stesso hanno fatto altre Regioni. La tematica degli infortuni sul lavoro è stata da noi approfondita in sede di coordinamento con le altre Regioni, in modo specifico dall'insediamento delle ultime amministrazioni regionali (in tantissime situazioni, non sono succedute a sé stesse e pertanto sono nuove). Stiamo tentando di raccogliere il materiale proveniente dai contributi, che ci hanno fornito tutti i soggetti coinvolti nel percorso di ricognizione dei dati e preposti al lavoro di prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali (INAIL, INPS, ISPESL). Al contempo, stiamo procedendo ad una serie di valutazioni connesse alle nuove condizioni del mercato del lavoro.

I dati di cui sono in possesso, e che metto a disposizione della Commissione, sono riferiti parzialmente alla nostra Regione (penso, però, che, trattandosi di una Commissione di inchiesta parlamentare, il quadro di riferimento debba essere molto più ampio); da essi, in sintesi, si rilevano situazioni abbastanza ripetitive, quasi costanti, soprattutto in alcuni comparti.

Nella nostra Regione, ma penso si possa dire lo stesso per altre, si registra una grande incidenza di infortuni nel settore, complessivamente inteso, dell'artigianato. Nel Lazio ed in alcune Regioni del Sud, l'incidenza degli infortuni dipende soprattutto dall'assenza di regolamentazione in materia di appalti oppure da controlli poco serrati. Desidero citare un'esperienza che è emblematica. Nel mese di maggio, dopo le ultime elezioni amministrative, appena insediati, abbiamo drammaticamente assistito alla morte di un operaio nei giardini degli uffici della Regione Lazio, mentre stava tagliando l'erba. Quest'evento ha contribuito ad elevare (sebbene non vi fosse bisogno di un episodio così drammatico perché ciò avvenisse) il nostro senso di responsabilità e la nostra sensibilità circa la necessità di procedere all'elaborazione di pratiche concrete e serrate, in merito al controllo di ciò che accade nei vari comparti del mondo del lavoro.

A nostro avviso, è soprattutto la catena delle grandi opere e degli appalti a registrare degli anelli deboli. Ne sono la prova i numerosi appalti per grandi opere di Roma – e non solo di questa città –. Ad esempio, si assiste ad una sorta di segmentazione per la realizzazione delle grandi articolazioni stradali: si arriva, addirittura, ad avere 80 appalti per un piccolo tratto di strada, e tali fenomeni accadono un po' dappertutto.

L'altro settore sofferente e complicato, sotto il profilo degli infortuni sul lavoro, è quello agricolo. In questo caso, i dati relativi agli infortuni – successivamente affronterò il tema più specifico degli incidenti mortali e delle malattie mortali – mettono in evidenza che, oltre ad una scarsa attenzione nei confronti della manodopera, vi è anche una scarsa percentuale di denunce. Ciò è dovuto alla circostanza che spesso, in agricoltura, viene impiegata manodopera clandestina, cittadini immigrati non regola-

rizzati; noi, però, riusciamo a sapere (sono le stesse aziende a tenerci al corrente), ma in questo settore più che altrove incontriamo difficoltà ad incidere.

Quanto al comparto del terziario, registriamo una grande percentuale di infortuni nelle aziende con un numero inferiore a 50 dipendenti. Un dato singolare, emerso da uno studio effettuato dalle varie agenzie di sanità pubblica a livello regionale e dagli assessorati alla sanità (che sono competenti in materia di rilevazione dei dati), riguarda la distribuzione degli infortuni per ora solare. In questa tabella – ripeto assai singolare –, risulta che il maggior numero di infortuni si verifica tra le nove e le dieci del mattino, quindi alla luce del sole, in condizioni di assoluta normalità; essi, quindi, non sono legati a condizioni di lavoro o ad orari particolari (ad esempio, al lavoro notturno), come invece verrebbe da pensare. Ciò è sintomatico di una condizione più generale, che registriamo e che desidero evidenziare. Anche in sede di coordinamento con altri assessorati, come quello della Regione Lombardia, con il quale ci scambiamo spesso valutazioni, è emerso che le nuove condizioni di lavoro influiscono notevolmente sulla percentuale degli incidenti: nella casistica generale di quelli mortali, al primo posto vi sono le cadute dall'alto e quelle su piani inclinati; poi gli incidenti che si verificano alla guida di mezzi di trasporto oppure per piedi messi in fallo o per movimenti scoordinati. Vi sono, inoltre, non pochi incidenti legati all'eccesso di sicurezza, quando, cioè, vi è un abbassamento del livello di attenzione rispetto alla sicurezza. Il caso che ho citato, verificatosi nei giardini degli uffici della Regione Lazio, è emblematico: in quella circostanza, si trattava di una persona di grande esperienza lavorativa, che non ha azionato il paracarro e che, purtroppo, è rimasto vittima di un incidente mortale.

In conclusione, ritengo che si debba ragionare, a livello sia nazionale sia regionale, su come le grandi modificazioni intervenute nel mercato del lavoro incidano su tali fenomeni. È indubbio – quali che siano le valutazioni sulla normativa in materia – che l'abbassamento di tutele e di garanzie e la forte precarizzazione influiscono in modo significativo sulla sicurezza. Comunque, noi abbiamo il compito di agire anche sul piano normativo; benché le Regioni non possano invadere le competenze del Parlamento, esse devono cercare di intervenire su alcune questioni: penso agli appalti ed alla tematica della operatività dei soggetti titolati a svolgere attività di prevenzione e di ispezione nei luoghi di lavoro, ai sensi del decreto legislativo n. 626 del 1994. Credo che l'intento delle Regioni in questa direzione sia generalmente condiviso, ma alcune – e questo non vale solo per la Regione Lazio – denunciano la mancanza di ispettori nelle ASL: sono pochi coloro che possono compiere materialmente le ispezioni su segnalazione. Si pone, dunque, il problema delle risorse, che, ferma restando la necessità di mettere in rete ISPESL, INAIL ed INPS, condiziona fortemente quest'attività.

Inoltre, è necessario intervenire assolutamente sulla formazione, e di questo possiamo occuparci anche noi amministratori regionali.

Consentitemi una considerazione di carattere personale. Sono un'insegnante e svolgo, dunque, il mio lavoro all'interno delle scuole: a mio avviso, è proprio lì che dobbiamo agire e sollecitare iniziative per promuovere il tema della sicurezza «sui luoghi di lavoro» e «del lavoro», concetti da considerare congiuntamente, in un ragionamento complessivo, teso a promuovere in generale la qualità della vita ed in particolare le condizioni di lavoro. L'idea che il lavoro sia un grande strumento di emancipazione per uomini e donne deve entrare a far parte del senso comune e va insegnata fin dalle scuole dell'obbligo, non soltanto negli istituti professionali.

Mi avvio rapidamente alla conclusione, in modo tale che si possa poi interloquire su questioni più tecniche, sulle quali potrà anche intervenire, se lo ritiene opportuno, il dottor Paolo Alessandrini, responsabile dei rapporti con il Parlamento della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome.

La suddetta Conferenza ha intenzione di fissare due o tre appuntamenti all'anno, per cercare di mettere a frutto (in una condizione di condivisione, anche terminologica, delle nuove consuetudini europee) le buone pratiche adottate in alcune Regioni.

Alcune Regioni hanno provveduto a costituire degli osservatori, dei luoghi di confronto o di acquisizione dei dati, mentre altre hanno scelto delle soluzioni di sistema, quali i protocolli d'intesa tra le Province, l'ISPESL e l'INAIL.

Quanto sta facendo la Regione Lazio è condiviso da altre Regioni: oltre ai protocolli già definiti tra le Regioni, l'ISPESL e l'INAIL, abbiamo stipulato anche un protocollo con l'INAIL e l'INPS per l'accesso diretto alle banche dati. Per esempio, in collaborazione con l'Assessorato alla sanità, che ha una competenza specifica in materia, stiamo tentando di mettere in connessione tutti i dati che riusciamo a raccogliere sull'esposizione all'amianto, altro grande problema che tuttora incide moltissimo sulle malattie professionali e che costituisce un rilevante fattore di rischio. Stiamo, dunque, tentando di far entrare a regime questi strumenti.

In conclusione, dobbiamo compiere uno sforzo comune per cercare di rendere accettabili e dignitose le condizioni in cui si svolgono i lavori, anche quelli nuovi, nei vari comparti (anche e soprattutto qualora si svolgano in strutture istituzionali). Mi permetto di dire che, finalmente, il mondo delle imprese (lo dico da amministratore neoeletto, quindi potrei non essere a conoscenza di una disponibilità pregressa) ha dimostrato grande disponibilità a ragionare in termini di responsabilità sociale, nel rimettere al centro alcune importanti questioni, nel valorizzare e promuovere comportamenti virtuosi. Quindi, c'è un buon terreno su cui lavorare. Le Regioni hanno intenzione di approfittare di questa congiuntura favorevole, che va nel segno di una riaffermazione sia del lavoro come grande strumento di emancipazione sia dell'importanza del concetto di sicurezza nei luoghi di lavoro e, in senso più ampio, del lavoro stesso.

FABBRI (*FI*). Signor Presidente, vorrei richiedere qualche informazione su tre argomenti (in merito ai quali abbiamo costituito dei gruppi di lavoro): gli infortuni in edilizia, di cui non si è parlato molto, gli incidenti che coinvolgono i minori (argomento di cui si interessa soprattutto il senatore Curto) e gli infortuni domestici.

PIZZINATO (*DS-U*). Signor Presidente, ringrazio l'assessore Tibaldi per i dati che vorrà fornirci in merito agli argomenti citati dal senatore Fabbri.

In una precedente seduta, abbiamo audito l'assessore al diritto alla salute della Regione Toscana, dottor Enrico Rossi. L'assessore Rossi, a fronte dei problemi di coordinamento tra i servizi di prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro delle ASL, ha posto l'esigenza di un coordinamento tra le attività svolte dalle varie istituzioni, chiedendosi se non fosse opportuno un passaggio di tutta la competenza in materia di prevenzione e sicurezza al Ministero della salute, oppure un raccordo tra questo e il Dicastero del lavoro e delle politiche sociali. Vorrei conoscere l'opinione in proposito dell'assessore Tibaldi.

Chiedo, inoltre, se non si ritenga necessario realizzare un coordinamento strutturato dell'insieme delle funzioni a livello regionale ed a livello provinciale, in modo da utilizzare in maniera più efficace le forze disponibili, che lo stesso assessore Tibaldi ha detto inadeguate e che sono attualmente suddivise tra molte istituzioni, per fronteggiare l'insieme dei problemi relativi alla sicurezza. Proprio ieri, in occasione del nostro sopralluogo a Frosinone, è emersa una totale carenza di raccordo e di coordinamento. Se anche voi ritenete che sussista tale esigenza, vorrei sapere quali siano le ipotesi che intendiate formulare in proposito.

L'assessore Tibaldi ha sottolineato che si registrano alte percentuali di infortuni, in particolare nelle piccole e medie aziende dei diversi settori e dei diversi comparti. Dal lavoro svolto dalla nostra Commissione risulta che, in tali aziende, non vi sono i rappresentanti per la sicurezza né dei lavoratori né delle imprese. Vi chiedo, dunque, se abbiate delle proposte per realizzare forme di organizzazione per aree, in modo tale che, raggruppando più aziende artigiane presenti nello stesso territorio, si crei un raccordo tra i rappresentanti per la sicurezza, ove a livello di singole imprese ciò non è possibile.

La ringrazio per la risposte che ci fornirà ed anche per la documentazione che intenderà trasmetterci.

BATTAFARANO (*DS-U*). Signor Presidente, desidero sapere se la Regione Lazio abbia o meno predisposto il monitoraggio dei lavoratori esposti all'amianto o se intenda farlo.

TIBALDI. Dai dati di cui si dispone, degli infortuni domestici e di quelli relativi ai minori risulta una grande incidenza, però con una diversificazione. Gli infortuni dei minori sono legati – anche se oggi ciò sembra paradossale – a nuove forme di reclutamento del lavoro e alla que-

stione del lavoro nero. Va detto con franchezza che ad un'evasione scolastica certificata corrisponde spesso un avviamento improprio e non legale ad attività lavorative o presunte tali.

Nella nostra Regione, c'è un vuoto normativo in merito all'apprendistato, vuoto che si sta cercando di colmare con una normativa specifica da adottare entro la fine dell'anno. Si intende definire un percorso in linea con la normativa vigente, che codifichi l'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro, nella speranza di poter evitare o ridurre, attraverso la regolarizzare della situazione, il verificarsi di tali fenomeni. Solo in parte si tratta di minori italiani; per la maggior parte sono stranieri. È un dato strutturale che interessa soprattutto il settore dell'edilizia, in cui vi sono situazioni che si collocano al confine tra la certificazione del DURC – il documento unico di regolarità contributiva –, la situazione contributiva e tutto il resto.

Molti sono anche gli infortuni domestici. Oggi non mi è possibile entrare nello specifico; mi riservo, pertanto, di presentare ulteriori dati.

Faccio presente che, rispetto all'insieme delle questioni, entrano in gioco, però, altre considerazioni. Ad esempio, nel Lazio sono state aperte 4.000 partite IVA dall'inizio dell'anno; è un dato impressionante. E' estremamente facile, anche per l'imprenditore che non vanta una pregressa esperienza nel settore dell'edilizia, aprire una partita IVA, intraprendere attività concrete e reclutare manodopera, secondo modalità e forme facilmente immaginabili.

La cosa migliore che si può fare è ricostruire un tessuto davvero forte, sia sul piano legislativo sia attraverso un coordinamento strutturato (come chiedeva il senatore Pizzinato) di tutti coloro che sono chiamati in causa in questa vicenda.

Come ha ricordato anche l'assessore Rossi, spesso risulta difficile stabilire con precisione la titolarità delle competenze in materia di sicurezza del lavoro: qualcuno, ad esempio, la vorrebbe in capo al mondo del lavoro. In parte, la tematica è legata alla sanità ed in parte alla formazione. In sostanza, è importante costruire una cultura della sicurezza. Oggi le possibilità di intervento sono in gran parte legate alle risorse del Fondo sociale europeo, anche se per il futuro sarà necessario immaginare altre forme di finanziamento. Dal momento che si prevede una riduzione delle risorse di circa il 45 per cento, è inevitabile che le amministrazioni locali in futuro incontreranno problemi notevoli sul tema della formazione.

Le Regioni Toscana, Emilia-Romagna ed Umbria, che hanno una forte tradizione di cooperazione e di imprese piccole, ma radicate e capillarmente diffuse nel territorio, hanno provveduto a stipulare dei protocolli di intesa – ricordo, in particolare, i Comuni di Piacenza, Modena e Livorno – con i centri per l'impiego, dunque con il sistema pubblico di intermediazione, ed i servizi per l'impiego complessivamente intesi. Anche a livello provinciale, una serie di realtà, come l'INPS, si sono dotate di questi coordinamenti strutturati.

In alcune Regioni, tra cui anche il Lazio, il sistema dei servizi per l'impiego risulta più efficiente nelle grandi città, mentre sconta qualche

ritardo in provincia, come nel caso di Frosinone o di Latina. Proporre a livello provinciale un modello di coordinamento strutturato risulta più difficile, non tanto perché non sono disponibili l'INPS, l'INAIL o altri soggetti specifici, ma perché si evidenzia una debolezza strutturale, rispetto ai soggetti deputati non solo al *matching* (un'espressione molto usata a livello regionale dai funzionari) tra domanda ed offerta di lavoro, ma anche all'accompagnamento e ad attività di monitoraggio rispetto al rischio di trovarsi in condizioni di disoccupazione. Al Sud, la situazione è ancora più difficile, soprattutto in Campania.

È probabile che nel Lazio si arrivi a proporre un coordinamento centrale, come richiesto dalle organizzazioni sindacali e datoriali, una sorta di osservatorio. Personalmente, non amo molto gli sportelli e gli osservatori: li considero una superfetazione di organismi. Tuttavia, credo che un investimento in tal senso sia opportuno, purché l'osservatorio disponga delle risorse necessarie per operare, sia in grado di mettere in connessione sanità, formazione, lavoro e lavori pubblici, abbia la capacità di assicurare un monitoraggio ed una raccolta dati, contestualmente ad un'attività efficace di ispezione (già svolta dalle ASL e da tanti altri soggetti) e soprattutto di promozione di politiche attive per la sicurezza del lavoro e sul lavoro; altrimenti, risulterebbe difficile individuare il terreno più concreto rispetto al quale operare.

Per quanto riguarda l'esposizione all'amianto, qualche anno fa il Lazio si è dato un piano regionale di monitoraggio, ma, ad oggi, ancora non è stata individuata una disciplina legislativa specifica, grazie alla quale operare una ricognizione puntuale e soprattutto definire tutti gli aspetti relativi al risarcimento danni. Porto, ad esempio, il caso della Valle del Sacco, un territorio che conosco abbastanza bene e di cui sicuramente avrete parlato in questa sede, rispetto al quale è intervenuto con grandi stanziamenti proprio il Ministero delle politiche agricole e forestali, che fa capo al Ministro Alemanno. Nella zona intorno a Colleferro e, in generale, nell'area di Frosinone, insistono molte aziende in cui si rileva una tangibile esposizione dei lavoratori all'amianto, però si tratta di situazioni difficilmente perseguibili. Per correttezza, ricordo che, proprio nella sede della Regione, sono tuttora presenti pannelli in amianto. Noi per primi dovremmo perseguire comportamenti virtuosi ed intraprendere interventi di carattere strutturale. Vi è una forte spinta a predisporre una legge che concili l'aspetto della ricognizione con la capacità di produrre atti efficaci, sia sul terreno della prevenzione che su quello del risarcimento.

Tra le varie patologie riscontrate nel Lazio, il mesotelioma risulta essere la terza patologia professionale. In alcuni casi, come a Viterbo, si riscontrano patologie molto particolari, difficilmente classificabili, soprattutto tra i restauratori. Si tratta di patologie davvero complesse, per le quali non esiste a livello regionale alcuna codificazione sul terreno della sicurezza, degli investimenti di risorse e anche di buone pratiche che possano dare risultati di rilievo. Ricordo poi la silicosi, le malattie osteoarticolari, l'asbestosi e le malattie da radiazioni, per non parlare poi della pneumoconiosi da polvere e delle malattie da idrocarburi aromatici. È

un ampio ventaglio sul quale lavorare ed intervenire, però sulla base di specifiche risorse e di interventi legislativi appropriati.

PRESIDENTE. Ringrazio l'assessore Tibaldi e il dottor Alessandrini per aver partecipato ai nostri lavori. Osservo che per la nostra Commissione appare di notevole rilievo ed interesse l'invio per iscritto, da parte dei rappresentanti delle Regioni e delle Province Autonome, di ulteriori elementi di documentazione in risposta ai quesiti sollevati.

TIBALDI. Ringrazio la Commissione per l'audizione e senz'altro provvederò ad inviare ulteriori dati, poiché si tratta di un tema su cui occorre lavorare moltissimo.

PRESIDENTE. Grazie. Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Audizione in merito al settore portuale dell'IPSEMA e delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE, UILTRASPORTI

PRESIDENTE. Rivolgo un cordiale saluto agli intervenuti e cedo loro subito la parola.

PANETTA. Signor Presidente, ringrazio lei ed i membri della Commissione per l'odierna audizione.

La dimensione del fenomeno infortunistico, riguardante i lavoratori addetti all'espletamento delle operazioni dei servizi portuali, è stata oggetto di una recente indagine, condotta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che ha preso a riferimento il biennio 2003-2004.

Tale ricerca, effettuata in base ai dati pervenuti dalle Autorità portuali e marittime, indica, per il biennio preso in esame, 4.264 eventi di infortunio, inclusi i casi più lievi con prognosi inferiore ai tre giorni.

Precedentemente, le organizzazioni sindacali, in occasione del convegno nazionale di La Spezia del 14 giugno 2005, organizzato da CGIL, CISL e UIL, avevano reso noti i dati pervenuti alle stesse dall'INAIL. Secondo tali dati, nello stesso biennio 2003-2004 sono stati denunciati dalle imprese 9.606 casi di infortunio, tutti con prognosi superiore a tre giorni, occorsi ai lavoratori assicurati con codice di tariffa 9220 (carico e scarico merci-facchinaggio a bordo delle navi e nei porti).

Gli esiti di queste due ricerche, condotte, pur con diverse metodologie, entrambe da soggetti dotati di autorevolezza pubblica, si discostano tra loro in misura di oltre il 50 per cento. Inoltre, risultano alle organizzazioni sindacali, sempre per il biennio 2003-2004, otto casi con esito mortale, mentre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cita nel suo documento solo sei eventi di infortunio mortale.

Come organizzazioni sindacali, confermiamo comunque la nostra preoccupazione circa l'allarmante dimensione del fenomeno infortunistico, il quale sembra, tra l'altro, direttamente proporzionale all'aumento dei traf-

fici che si è registrato fino a qualche tempo fa. Invitiamo peraltro la Commissione parlamentare ad accertare in via definitiva l'esatta entità del fenomeno infortunistico per i lavoratori addetti alle operazioni ed ai servizi portuali.

Il quadro normativo attende di essere completato con l'emanazione dei decreti attuativi previsti agli articoli 6 e 14 del decreto legislativo n. 272 del 1999. A tale proposito, le organizzazioni sindacali ribadiscono l'assoluta necessità di dare avvio ad un progetto organico di formazione alla sicurezza per tutti i lavoratori, applicabile in forma omogenea in ogni porto nazionale. Esso dovrà comprendere moduli specifici anche per i datori di lavoro, per i preposti e per i funzionari di vigilanza delle pubbliche amministrazioni.

Appare necessario prevedere l'obbligatorietà della costituzione, da parte delle Autorità portuali e marittime, dei comitati di sicurezza e igiene del lavoro, di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 272 del 1999. A questi organismi, che sono la sede naturale del confronto tra i soggetti protagonisti della prevenzione, devono essere assegnati compiti e funzioni meglio definiti, secondo lo schema di cui all'allegato che consegnerò successivamente.

La presenza nei porti di più soggetti istituzionali con compiti di vigilanza richiede opportuni interventi regolatori a livello centrale, per favorire forme di coordinamento e/o integrazione dei diversi servizi. Le Autorità portuali hanno, in questi anni, manifestato evidenti difficoltà nell'esplicitare funzioni di vigilanza e controllo sul territorio, a partire da un reale esercizio dei poteri di polizia amministrativa. Si ritiene, pertanto, utile prevedere la possibilità di collocare il personale ispettivo delle Autorità portuali alle dipendenze funzionali delle Aziende sanitarie locali. Tale soluzione consentirebbe a queste ultime di incrementare gli organici senza oneri di carattere economico ed alle Autorità portuali di concentrare l'attività di controllo di tipo amministrativo nei confronti delle imprese autorizzate. Nell'ambito di questa nuova regolamentazione, deve essere previsto l'aggiornamento del decreto ministeriale n. 585 del 1995, vincolando il rilascio delle relative autorizzazioni a chiari indicatori in materia di salute e sicurezza.

Le prestazioni orarie prolungate e gli accordi commerciali tra imprese terminaliste e imprese fornitrici di manodopera, che spesso sono improntati esclusivamente al raggiungimento di obiettivi di risultato, impongono ritmi di lavoro esasperati e richiedono, pertanto, una maggiore attenzione anche da parte delle strutture periferiche del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Per le opportune azioni di prevenzione da effettuarsi nei porti italiani devono essere reperite adeguate risorse economiche. Nell'ambito della proposta tesa ad affermare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, devono essere indicate quote di finanziamento per progetti che rendano vivibili e sicuri i luoghi di lavoro e per interventi che facilitino il concreto ed effettivo funzionamento dei comitati di sicurezza e igiene del lavoro,

per consentire la promozione di campagne di formazione ed educazione alla sicurezza del lavoro.

È stato, inoltre, pubblicato nel febbraio 2005 il nuovo codice di sicurezza e salute nei porti dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro. Si tratta di un importante e completo documento, condiviso da una conferenza tripartita che si è tenuta a Ginevra nel dicembre 2003. Alla conferenza hanno partecipato rappresentanti dei lavoratori, degli imprenditori e dei Governi dei Paesi membri, tra cui l'Italia. Le indicazioni di carattere tecnico contenute nel codice si rivolgono a tutti coloro che, sia nel settore pubblico sia in quello privato, hanno delle responsabilità per la gestione della sicurezza del lavoro; vengono, inoltre, analizzati tutti gli aspetti delle operazioni portuali che coinvolgono le merci o i passeggeri, con particolare attenzione alle misure di sicurezza da adottare in ogni singolo caso. L'obiettivo è quello di fornire un orientamento alle Autorità di governo nazionali e locali, ai comitati di sicurezza e igiene del lavoro, nonché agli imprenditori, ai lavoratori ed alle rispettive organizzazioni per l'elaborazione di programmi e procedure di prevenzione. Si pone ora la necessità di rendere pienamente fruibile il codice, con la prossima pubblicazione del testo in lingua italiana a cura dell'ISPESL e con la consegna di una copia da parte dei datori di lavoro a tutti i rappresentanti della sicurezza dei lavoratori dei porti.

PARLATO. Signor Presidente, desidero innanzitutto ringraziare i componenti della Commissione, perché, attraverso le loro iniziative, è stata attribuita all'IPSEMA la certificazione dei lavoratori marittimi esposti all'amianto.

Si tratta di una questione di estremo rilievo, giacché si discute moltissimo del tema della razionalizzazione degli enti previdenziali. Credo di poter affermare che la prima razionalizzazione necessaria sia quella di attribuire agli enti previdenziali quanto appartenga alla loro specificità. L'IPSEMA – com'è noto – copre gli infortuni e le malattie professionali che si verificano in danno dei marittimi a bordo delle navi e svolge attività di prevenzione, diversa da quella effettuata dall'INAIL.

Il passaggio della certificazione dei marittimi dall'INAIL all'IPSEMA è forse dovuto al fatto che il primo incontrava gravi difficoltà, in ragione delle specificità del lavoro marittimo. Il *turn over* che esiste a bordo delle navi e comunque le mansioni affidate a ciascuno dei marittimi sono facilmente rilevabili dall'estratto matricola, a differenza di quello che accade per altri lavoratori, per i quali è difficile accertare se abbiano avuto a che fare con l'amianto. Non solo, ma è la stessa matricola dell'equipaggio che consente di comprendere la definizione precisa del tipo di mansione svolta e se il marittimo sia stato, quindi, a contatto più o meno permanente o se non abbia avuto nessun contatto abituale con l'amianto.

Questa scelta – che mi auguro verrà approvata definitivamente dalle Camere – dovrebbe iscriversi nell'ottica di una razionalizzazione, volta ad affidare all'IPSEMA tutto ciò che riguarda soprattutto il trasporto marit-

timo, ma anche il settore della navigazione interna. D'altra parte, la specificità delle competenze e delle professionalità dell'ente fa sì che lo stesso consideri primari i lavoratori del mare, che, invece, sono ritenuti marginali per l'INAIL. Se si pensa che sono 12 o 13 milioni gli assistiti dall'INAIL, a fronte (calcolando il *turn over*) dei centomila marittimi, ci si rende conto della situazione.

Il nostro Istituto aspira da anni ad ottenere il conferimento, in prospettiva, di ulteriori ruoli, e a tale proposito cito un caso. La navigazione interna copre complessivamente 4.000 assistiti, a fronte di 12 milioni dell'INAIL. Appaiono evidenti le straordinarie analogie esistenti con la navigazione nella laguna di Venezia, dove i lavoratori sono iscritti al sindacato degli autoferrottrantvieri. La gestione dei lavoratori marittimi che si occupano del trasporto pubblico locale oggi deve fare i conti con le caratteristiche morfologiche della laguna, caratterizzata da moto ondoso, suscettibile di produrre il più frequente degli infortuni, quello delle cadute a mare, legate al rollio delle imbarcazioni.

In tale quadro, non avrei nulla da aggiungere, giacché le prestazioni dei lavoratori addetti ai servizi portuali non sono affidate all'IPSEMA, ma all'INAIL, anche in questo caso con una marginalità di interesse rispetto ai grandi comparti dell'edilizia e degli stabilimenti industriali, in particolare chimici, dove la specializzazione ed il livello di qualificazione dell'INAIL non hanno eguali. Lo stesso non si può dire per questo comparto, che è per l'INAIL marginale, anche in relazione ad una scelta effettuata dal legislatore con i decreti legislativi nn. 271 e 272, entrambi del 1999.

Con il primo provvedimento si governò il processo della sicurezza dei marittimi e, comunque, della navigazione marittima, affidando all'IPSEMA un ruolo significativo in termini di prevenzione. Con il decreto legislativo n. 272, viceversa, si stabilirono norme per la sicurezza delle operazioni e dei servizi nei porti, in questo caso affidati all'INAIL, quanto alla copertura assicurativa, tra l'altro, con una tipologia di prevenzione molto diversa rispetto a quella dei lavoratori marittimi. Infatti, noi come ente operiamo - anche perché non disponiamo né delle risorse né della normativa di cui gode l'INAIL - attraverso un'approfondita analisi della dinamica degli infortuni a mare. Questa dinamica segue otto variabili dettate dall'Unione europea, attraverso le qualificazioni degli eventi che vengono definite ESAW. L'analisi precisa della dinamica degli eventi e, quindi, anche di come potrebbero esser del tutto evitati o limitati nelle loro conseguenze rappresenta la prevenzione svolta dall'IPSEMA. L'INAIL, viceversa, svolge un'operazione di carattere un po' più specifico, ma anche più limitato. In altri termini, effettua l'erogazione di finanziamenti per le singole imprese che intendano introdurre meccanismi di maggiore prevenzione degli eventi infortunistici. Dunque, vengono finanziate le singole imprese, ammesse attraverso una graduatoria e sulla base di progetti specifici. Differente è il caso dell'IPSEMA, che studia come si verificano gli incidenti, dopo aver istituito l'Osservatorio sui sinistri marittimi, gli infortuni e le malattie professionali.

In sostanza, noi raccogliamo ed analizziamo tutti i dati relativi alle inchieste delle Capitanerie di Porto, sia di tipo sommario che di tipo formale. Dopodiché traiamo le nostre conclusioni, se cioè quell'evento potesse essere evitato oppure se, come spesso accade, fosse dovuto al caso fortuito. I primi dati dell'Osservatorio, che abbiamo presentato al Forum della pubblica amministrazione lo scorso anno, mostrano che quanto più è solida la compagnia armatoriale tanto minore è il numero di incidenti, e ciò significa che sicuramente dalle imprese più solide viene dedicata una maggiore attenzione. La stessa cosa non si verifica – lo dico con franchezza – in un'altra categoria di cui ci occupiamo, vale a dire quella dedicata alla pesca: in questo settore, il numero degli incidenti, anche mortali, è doppio, pure triplo, di quello registrato per altre tipologie lavorative.

A questo punto, devo dire che l'IPSEMA non ha alcuna competenza – aspira, però, ad averla – sulle operazioni portuali. Mi spiego meglio: non mi riferisco a coloro che lavorano genericamente nei porti, ma a coloro che si occupano delle operazioni di manipolazione della merce, nel momento in cui essa viene sbarcata o imbarcata.

C'è una novità, riportata dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 16 dicembre 2004, che ha recepito nell'ordinamento italiano la direttiva europea 2001/96/CE e che riguarda i requisiti e le procedure armonizzate per la sicurezza delle operazioni di carico e scarico delle navi portarinfuse. Questa direttiva, innovando fortemente rispetto al decreto legislativo n. 272 del 1999, relativo alla sicurezza e alla salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, mostra tutta la delicatezza di un settore nel quale è difficile distinguere, quando non addirittura impossibile, un lavoratore portuale da un lavoratore marittimo. Questo perché molte volte gli operatori portuali svolgono a bordo delle navi operazioni di carico e scarico, mentre altre volte i marittimi si trovano a lavorare a terra, ad esempio nei porti che non abbiano ormeggiatori. La direttiva, in sostanza, fissa nuovi obblighi in termini di sicurezza, sia per i terminalisti che per il comandante della nave.

È stato fatto un riferimento alla Convenzione Solas (*Safety Of Life At Sea*) del 1974, che è stata però integrata dal decreto ministeriale del 16 dicembre 2004 con norme molto specifiche: bisogna raccogliere dati sul fondale del posto di ormeggio, sulle dimensioni della nave, sulle attrezzature di banchina, sui parabordi, sul pescaggio all'arrivo ed alla partenza, sulla quantità di carico, sullo stivaggio, sull'ordine di priorità delle merci da imbarcare e sbarcare, sui tempi per l'imbarco e lo sbarco della zavorra, sulle gomene e gli ormeggi, sulle aree di carico, sulla posizione della scala dei barcarizzi ed altro ancora. Tutto ciò comporta una notevole confusione anche in merito al tema della sicurezza sul lavoro, perché in alcuni casi il lavoratore marittimo è coperto dall'IPSEMA, mentre in altri è coperto dall'INAIL, spesso senza che il confine tra le due fattispecie sia comprensibile: una razionalizzazione porterebbe, dunque, un notevole beneficio.

Avviandomi alla conclusione, vorrei sottolineare un fatto straordinariamente interessante. Proprio oggi, di fronte al Parlamento europeo, si terrà una manifestazione sindacale contro la proposta di liberalizzare i ser-

vizi portuali: tutto fa pensare, in mancanza di altri elementi e salvo concrete smentite, che, a séguito della liberalizzazione proposta, la confusione aumenterà.

Mai come in questo momento, dunque, è assolutamente essenziale pensare ad una razionalizzazione per tutti coloro i quali operano nel *front office*, se possiamo chiamarlo così, tra nave e banchina. La stessa proposta di liberalizzazione, infatti, pone dei problemi che potranno essere affrontati al meglio solo investendo della funzione in questione un soggetto unico.

La razionalizzazione, a mio avviso, deve riguardare anche – ne ho già fatto cenno – la navigazione interna e lagunare e la pesca minore. A quest'ultima è legato (come la Commissione ben sa) un altro problema, relativo alle operazioni di sbarco. In genere, i pescherecci approdano a bordo banchina ed i pescatori compiono l'operazione detta del «lancio della cassetta», che sicuramente non spetta ai lavoratori portuali e che purtroppo (visto che spesso non viene pulita la coperta della nave dai residui del pescato precedente) produce continui incidenti, in un settore, tra l'altro, che registra un numero di morti ben più elevato di quello di molti altri comparti. L'operazione di carico e di scarico è svolta, in questo caso, da un pescatore, che, come tale, è coperto dal nostro Istituto. Bisogna, però, tener presente che lo stesso pescatore, ove operi su barche fino a dieci tonnellate di stazza, rientra nella copertura assicurativa dell'INAIL, mentre, se opera su barche superiori a dieci tonnellate, è coperto dall'IPSEMA. Il Presidente dell'Istituto, che è molto attento a queste vicende, è costretto a «rincorrere» i direttori delle sedi compartimentali dell'Istituto stesso ogni volta che la stampa dà notizia di un incidente, purtroppo molte volte mortale, occorso su una barca da pesca, per sapere se la relativa competenza sia attribuibile all'INAIL o all'IPSEMA.

Grazie all'ampia disponibilità mostrata ed all'iniziativa meritoria che ha assunto questa Commissione, ho l'occasione di portare alla sua attenzione una vicenda singolare e tipicamente italiana: la sistematica violazione dell'articolo 38 della Costituzione. Ricordo che quest'articolo prevede che alla tutela della salute dei lavoratori debbano provvedere organi ed istituti predisposti o integrati dallo Stato. In contrasto con questo precetto normativo, nel nostro Paese il personale di volo è coperto da un'assicurazione privata; dunque, non riceve la copertura né dell'INAIL né dell'IPSEMA, pur avendo le medesime caratteristiche (quanto a malattie professionali e tipologia degli infortuni) delle categorie coperte dai suddetti Istituti.

Ringrazio la Commissione, auspicando che, in coerenza con le iniziative più che meritorie da essa assunte, questi aspetti possano essere considerati nelle sue successive riflessioni. Anche se non abbiamo offerto un contributo specifico in ordine alla questione delle cosiddette «morti bianche», siamo lieti di aver contribuito a far comprendere come nel nostro settore vi sia confusione, sia a livello legislativo che di responsabilità.

RUSSO. Concedetemi una battuta da buon napoletano: è sempre difficile intervenire dopo il presidente Parlato, che è sempre molto esaustivo. Leggendo l'ordine del giorno di oggi (e colgo l'occasione per ringraziare la Commissione della convocazione) ho avuto un attimo di difficoltà, se non di smarrimento, quando ho visto che sarebbe stato audito l'IPSEMA (mi riallaccio a quanto diceva il presidente Parlato) in merito al settore portuale. In questo caso, l'IPSEMA c'entra «come i cavoli a merenda», a meno che non si parli di quei servizi marittimi che operano come servizio tecnico-nautico all'interno del porto (ovvero rimorchiatori, ormeggiatori, battellieri, pilotini) e che comunque riguardano un numero esiguo di lavoratori. Sarebbe invece opportuno, lo dico senza alcun intento polemico, svolgere un'audizione sulle problematiche relative ai marittimi ed al settore dei trasporti: sarebbe più calzante e più utile ai lavori di questa Commissione.

La deliberazione del Senato del 23 marzo 2005 ha istituito la presente Commissione parlamentare di inchiesta sugli infortuni sul lavoro con il compito di accertare la dimensione del fenomeno, con particolare riferimento alle cosiddette «morti bianche», alle malattie professionali, alle invalidità, all'assistenza in favore delle famiglie, all'entità degli incidenti occorsi ai minori, anche stranieri, alle cause degli infortuni (specialmente nell'ambito del lavoro nero), al livello di applicazione delle leggi antinfortunistiche ed all'idoneità dei controlli da parte degli addetti ai lavori. La Commissione ha poi anche il compito di indicare nuovi strumenti legislativi ed amministrativi, da porre in essere al fine di prevenire e reprimere ogni forma di infortunio, e di accertare l'incidenza del fenomeno della criminalità organizzata – di cui si rileva, purtroppo, all'interno dei porti qualche segnale –.

Va considerata con attenzione l'incidenza di tutte queste problematiche sui lavoratori in ambito portuale.

Si tenga anche presente che, una volta, per accedere nell'area portuale, bisognava essere autorizzati; l'area era recintata e, quindi, esisteva una certa sorveglianza, a differenza di quanto accade ai nostri giorni. Molte Autorità portuali, infatti, istituite dalla legge n. 84 del 1994, d'accordo con le autorità comunali, hanno adottato lo *slogan* «il porto aperto alla città». A mio avviso, si doveva andare verso la direzione opposta, ossia «la città deve aprirsi al porto». Non si dimentichi che città come Genova o Napoli sono sorte proprio a séguito della realizzazione del porto.

L'area portuale è stata oggetto di attenzione legislativa già da parte della legge n. 84 del 1994, recante riordino della legislazione in materia portuale, del decreto legislativo n. 272 del 1999 ed infine del regolamento comunitario (CE) n. 884/2005. Non va dimenticato, però, che una certa tipologia dei natanti della pesca, dei rimorchiatori e delle stesse navi commerciali da traffico, sia merci che passeggeri, quando sostano nel porto, sono soggetti a regole e norme precise per quanto attiene alla sicurezza ed al personale addetto ai lavori.

Certamente, una grossa ricaduta in termini di incidenti, più o meno gravi e mortali, si verificherà nel momento in cui venisse approvato il progetto di direttiva comunitaria sulla liberalizzazione dei servizi portuali.

Il marittimo, anche se privo di capacità o professionalità in ambito portuale, può scendere dalla nave ed essere utilizzato dall'armatore per svolgere servizi portuali. L'impiego di personale non qualificato, il lavoro nero e forse anche l'utilizzo dei minori sono problematiche che oggi non si riscontrano nei porti; un domani, tale direttiva, se venisse approvata, potrebbe portare ad un aumento esponenziale della percentuale degli incidenti, anche mortali, fattispecie che, fortunatamente, non si evidenziano in ambito portuale, perché una serie di leggi nazionali, europee ed internazionali tutelano il lavoro all'interno del porto, attraverso la responsabilizzazione dei datori di lavoro e degli organismi governativi.

Il personale addetto alle operazioni portuali deve essere qualificato, continuamente formato ed istruito in vista di nuove tecnologie, di nuovi sistemi di carico e scarico di navi e principalmente della movimentazione dei contenitori. Non si dimentichi che ormai, nei porti commerciali, gli incidenti non riguardano le navi da crociera che portano passeggeri, ma principalmente il tramacco e lo spostamento dei contenitori da nave a nave oppure all'interno del porto in attesa dell'autotrasporto.

Una volta gli scaricatori – ed utilizzo questo termine per indicare coloro che scaricavano portando sulle spalle il peso di sacchi o altri carichi –, per accedere, dovevano passare il famoso «medaglione» ad altri, i quali rispondevano alla chiamata secondo le necessità operative del porto. Oggi invece, in séguito all'entrata in vigore della legge n. 84 del 1994 e del decreto legislativo n. 272 del 1999, questa modalità è scomparsa, e i compiti di vigilanza in materia di sicurezza sono stati affidati alle Autorità portuali.

Il comma 2-bis dell'articolo 24 della legge n. 84 del 1994 così recita: «Ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della sanità [oggi Ministero della salute], spettano alle Autorità portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa».

Il regolamento (CE) n. 884/2005 riprende il regolamento (CE) n. 725/2004, relativo alle disposizioni circa il miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali.

La Commissione europea controlla l'applicazione, da parte degli Stati membri, del regolamento (CE) n. 725/2004 e l'organizzazione delle ispezioni, al fine di verificare l'efficacia dei sistemi nazionali di controllo della qualità nonché delle misure, delle procedure e delle strutture esistenti in materia di sicurezza marittima e portuale.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima, istituita dal regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, fornisce assistenza tecnica alla Commissione europea nell'esecuzione dei compiti

di ispezione delle navi, delle società interessate e degli organismi di sicurezza riconosciuti.

Il regolamento (CE) n. 884/2005 istituisce, quindi, procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione, intese a controllare l'applicazione del regolamento (CE) n. 725/2004, a livello degli Stati membri, dei singoli impianti portuali e delle società interessate.

Le Autorità portuali hanno il compito di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle ispezioni, delle operazioni portuali e delle attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche con riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti (connessi alle suddette attività) e alle condizioni di igiene del lavoro.

L'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, relativo alle operazioni portuali, stabilisce, ai fini del rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di tali operazioni, che l'Autorità portuale verifichi e controlli l'applicazione del regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali, regolamento di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 585 del 1995. Ciò dà l'esatta cognizione di come sia controllato il porto. Non si può, dunque, parlare di una particolare rilevanza degli incidenti sul lavoro, anche di quelli mortali.

Vengono verificati sia l'organico dei dipendenti, iscritti in apposito registro, per eliminare ogni possibilità di lavoro nero, sia l'autorizzazione a svolgere operazioni portuali di navi dotate di mezzi meccanici e di personale autorizzato.

L'Autorità portuale tiene conto della dotazione della nave, in termini di mezzi meccanici idonei ed adeguati e della presenza, nella tabella di armamento, di un numero sufficiente di marittimi, in grado di espletare le operazioni in massima sicurezza. In effetti, oltre a rappresentare in generale l'interfaccia tra la nave ed il porto, l'Autorità portuale ha anche la possibilità di verificare se a bordo operi un numero congruo di marittimi per espletare i servizi di carico, scarico e tramacco delle merci o di altri beni.

In ultimo, il rappresentante della sicurezza, secondo quanto indicato dal decreto legislativo n. 272 del 1999 in ambito portuale e dal decreto legislativo n. 271 del 1999 in ambito marittimo, ha facoltà di ordinare la sospensione delle operazioni, qualora riscontri situazioni di pericolo per l'incolumità di persone o cose. È un altro elemento in favore della possibilità di porre in atto misure sulla sicurezza.

A nostro avviso, nell'ambito portuale, le «morti bianche», il lavoro nero e l'utilizzo di minorenni sono possibilità non riscontrabili in virtù delle norme dianzi specificate. Certamente, le disgrazie possono verificarsi – benché in percentuale davvero esigua, se paragonate a quelle che si riscontrano in altri settori, come l'edilizia o l'agricoltura –, ma sono comunque dovute solo all'errore umano.

Solo un accenno ai dati sugli infortuni in ambito marittimo. Nel 2004, l'IPSEMA ha indennizzato 2.039 infortuni, mentre si sono registrate solo 1.592 denunce.

Gli infortuni sono stati 237 nella pesca, di cui il 7,59 per cento in ambito portuale, 358 per le navi da carico, di cui il 13,41 per cento in ambito portuale, 581 per le navi passeggeri, di cui il 15,66 per cento in ambito portuale, 80 per i rimorchiatori, di cui il 25 per cento in ambito portuale. La percentuale degli incidenti in porto dei rimorchiatori è più alta (rispetto agli altri mezzi), perché essi, come ho già detto, operano principalmente nelle acque del porto, quindi in margini abbastanza ristretti. Gli incidenti per il naviglio ausiliario ammontano a 78, di cui il 18 per cento in porto. Quelli per il traffico locale sono pari a 16 e quelli per il diporto a 21; per questi ultimi due dati, la percentuale nell'ambito portuale è quasi nulla – per il diporto non si ha effettivamente la possibilità di esercitare un controllo sulle specifiche situazioni –.

In definitiva, solo il rispetto delle regole, la preparazione e la formazione degli addetti ai lavori creeranno un sistema adatto a prevenire qualsiasi forma di incidente e tale da porre il settore marittimo-portuale agli ultimi posti nella rosa dei comparti ad alta incidenza di infortuni, di «morti bianche» e di utilizzo dei minori.

Concludo sottolineando che il disegno di legge finanziaria 2006, finalmente, pone termine in modo egregio – come ha riferito il presidente Parlato – ad un'annosa vicenda che riguarda i marittimi. Infatti, in precedenza, i marittimi, come il personale dell'EURATOM e di altri organismi, erano completamente esclusi dai benefici concessi per l'esposizione all'amianto. A séguito di vicende su cui non mi soffermo, finalmente anche ai marittimi vengono riconosciuti i benefici derivanti dalla normativa sull'amianto. Fino ad oggi, la certificazione – che comunque sarà difficile acquisire, perché alcune navi non esistono più – doveva essere consegnata all'INAIL. Tuttavia, come diceva il Presidente dell'IPSEMA, l'INAIL non ha alcuna competenza sui marittimi; in effetti, la competenza sugli infortuni, sulle invalidità e sulle malattie professionali di queste categorie spetta all'IPSEMA. Finalmente, il disegno di legge finanziaria 2006 pone l'IPSEMA nella condizione di riassorbire tali pratiche.

Occorre spendere una parola in merito ad un altro punto. Non è corretto sollecitare – come pure è stato fatto – un riassorbimento di tale ente. Come consigliere di vigilanza, desidero ribadire la richiesta che ci vengano assegnate ulteriori e più specifiche competenze, mentre qualcuno, dall'altra parte, vorrebbe far chiudere l'Istituto.

BATTAFARANO (DS-U). Signor Presidente, desidero porgere due brevi domande.

La prima al Presidente dell'IPSEMA: quanti ispettori avete per vigilare nel settore di vostra competenza?

La seconda domanda è rivolta in generale ai nostri interlocutori. Di fronte ad una tipologia di incidenti che si ripete spesso sulla banchina, specialmente al buio, e che coinvolge persone o addirittura mezzi che sci-

volano in mare, avete elaborato ipotesi di contrasto, per evitare il verificarsi di infortuni tanto banali quanto dolorosi?

PIZZINATO (*DS-U*). Signor Presidente, ringraziando per l'esposizione svolta, vorrei rivolgere alcune domande all'avvocato Parlato. L'IPSEMA, per quanto di sua competenza, è in grado di fornirci – inviandoli anche successivamente, se necessario – i dati relativi agli infortuni mortali, a quelli che superano i tre giorni di prognosi ed alle malattie professionali dei marittimi, cioè dei suoi iscritti?

Inoltre, poiché nel settore marittimo è maggiormente evidente una composizione multi-etnica e multinazionale del personale, vorrei sapere se siano disponibili dati disaggregati, relativamente agli occupati di origine italiana e a quelli di origine internazionale.

Avvocato Parlato, lei ha detto che, in determinati momenti, i marittimi svolgono anche mansioni di scaricatore; in alcuni casi, sono, a loro volta, gli addetti al porto a svolgere altre attività. Alla luce dell'esposizione da lei svolta e della distinzione di competenze, come ritiene che si possano raccordare i compiti dell'INAIL con quelli dell'IPSEMA, al fine di un'efficace azione di contrasto e di prevenzione degli infortuni, tale da garantire la sicurezza sul lavoro?

Ai rappresentanti dei sindacati qui presenti vorrei rivolgere alcune domande, anche alla luce del sopralluogo effettuato da una delegazione della Commissione al porto di Genova, dove i rappresentanti dei lavoratori della sicurezza e i rappresentanti delle attività portuali hanno posto una questione. Sebbene la competenza del coordinamento spetti all'Autorità portuale, tale compito risulta disatteso. Come si può, quindi, realizzare concretamente un raccordo tra i diversi soggetti che operano nel porto? Mi riferisco ai rappresentanti dei lavoratori della sicurezza, ai rappresentanti delle differenti categorie e strutture (distinti tra addetti alle navi e quelli al porto) ed alle imprese portuali, le quali molto spesso sovrappongono (reciprocamente) la loro attività, creando così le condizioni per il verificarsi di infortuni, in particolare di quelli più gravi. Ho ascoltato con attenzione quanto esposto a Genova, come oggi in questa sede: avete delle proposte da formulare a tale riguardo?

In base a quanto sollecitato sia dall'IPSEMA sia dai sindacati, finalmente, dopo anni di discussione, siamo riusciti a porre in essere una norma che, seppure in modo differente da come avremmo voluto, affronta il problema dell'amianto in relazione ai marittimi. Se avete proposte concrete, vi chiedo di esporle alla Commissione, in modo che si possa, sulla base di quanto emerso, cogliere, nella redazione del documento finale, anche l'essenza dei suggerimenti provenienti da chi opera concretamente in determinate realtà.

PRESIDENTE. Prima di ridare la parola ai nostri ospiti, desidero sottolineare che le importanti problematiche su cui ci stiamo impegnando, riassunte anche dagli interventi dei senatori, richiedono un approfondimento ulteriore, che non è possibile esaurire nel poco tempo a disposi-

zione. Pertanto, ricordo che coloro che sono stati auditi possono, oltre che fornire risposte nella presente seduta, trasmettere ulteriori elementi e considerazioni per iscritto alla Commissione.

PARLATO. Signor Presidente, sono d'accordo che sarebbe opportuno approfondire successivamente alcune delle tematiche affrontate.

È stato predisposto da poco il censimento delle morti che si sono verificate a bordo delle navi nell'ultimo quadriennio; credo, però, che esso debba essere integrato con quello riguardante gli infortuni gravissimi, che molto spesso non si traducono in un incidente mortale solo per miracolo. Sarebbe opportuno, secondo me, che l'Istituto preposto classificasse insieme, come dato consolidato, le morti e gli infortuni gravissimi.

Comunque, per quanto riguarda i dati, l'IPSEMA ha assunto una linea in ordine al pieno rendimento della responsabilità sociale delle imprese: aderisce al *Global Compact* promosso dall'ONU ed ha sottoscritto nei giorni scorsi un protocollo di intesa con l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL). Ha prodotto, inoltre, il bilancio sociale del 2003 e sta per pubblicare quello relativo al 2004. Molti dati sono contenuti nel bilancio di imminente pubblicazione, che comprende, ad esempio, anche le risorse stanziare per far fronte ad una questione per noi assai delicata: i benefici assistenziali e sociali dei marittimi deceduti, con riferimento ai familiari superstiti. Naturalmente, non possiamo fare nulla con riferimento ai lavoratori portuali, in ordine alla necessaria assistenza.

In via generale, il personale, da un punto di vista quantitativo, non è adeguato alle missioni che io sogno vengano affidate all'Istituto. Tuttavia, la disciplina legislativa prevede la possibilità di chiedere che venga aumentato. Attualmente, contiamo su 250 dipendenti, divisi in una sede centrale, in quattro sedi compartimentali e tre centri operativi. La sede centrale è a Roma, quelle compartimentali a Genova, Trieste, Napoli e Palermo, mentre i centri operativi sono uno a Molfetta e ben due in Sicilia, cioè a Messina e a Mazara del Vallo, dove ci si occupa prevalentemente di pesca.

Abbiamo ottenuto dal Ministero della funzione pubblica, in deroga, un piccolo incremento di dipendenti, che per noi è comunque significativo, costituito da sette nuove assunzioni. In ogni caso, visto il crescente numero di missioni affidate all'IPSEMA, dovremmo aumentare assolutamente l'organico di qualche decina di unità. Se arrivassimo a circa 290 unità, potremmo svolgere qualunque missione ci venisse affidata, tra quelle indicate.

È iniziato ora un percorso di professionalizzazione dei dipendenti. Ad esempio, fino a questo momento, le prestazioni sono state svolte sulla base dell'utilizzazione di una terminologia nautica che occorre conoscere in profondità. Che cosa siano un osteriggio o un barcarizzo – ad eccezione di qualche sindacalista presente – non è noto a tutti; l'individuazione del luogo preciso e dell'agente materiale dell'evento consente di capire se esistano responsabilità della nave, se la responsabilità sia da far ricadere sul marittimo o se si tratti di un caso fortuito. Stiamo parlando,

quindi, di un personale specializzato, che deve essere ulteriormente professionalizzato.

Ho ascoltato con attenzione gli interventi dei senatori, i quali hanno messo in evidenza un aspetto della questione, che personalmente sottolineo da tempo: non bisogna limitarsi al rilascio delle certificazioni di esposizione all'amianto, ma è necessario procedere al successivo *screening*, per tentare di evitare che la convivenza con l'amianto si traduca in una malattia professionale. Si tratta di un'operazione onerosa, ma – a mio avviso – assolutamente necessaria.

Rispondendo alla domanda del senatore Pizzinato, sempre puntuale in ordine a questi temi, devo dire che gli extracomunitari marittimi in Italia sono 5.000, a fronte dei 42.000 marittimi assistiti dall'IPSEMA; questi ultimi, a séguito del *turn over* - gli imbarchi possono essere di tre o quattro mesi -, raggiungono, complessivamente, almeno il numero di 100.000-120.000, anche se i posti di lavoro assicurati sono 42.000. I marittimi extracomunitari non sono coperti dall'Istituto. Per un accordo, che – devo riconoscerlo – ha avuto anche una coerenza storica e politica da parte di raggruppamenti sia di sinistra sia di destra e che ha registrato il consenso dei sindacati, degli armatori e dei vari Governi che si sono succeduti – in particolare, i Ministri del lavoro -, si è arrivati ad estrapolare i marittimi extracomunitari dalla copertura pubblica. Se ne occupano assicurazioni generalmente internazionali, come quelle di diritto inglese dal nome *P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs)*.

PIZZINATO (*DS-U*). Sulla base del contratto dei marittimi?

PARLATO. È esatto. L'ITF, il sindacato internazionale dei trasporti, stipula quel contratto, che recentemente è stato anche migliorato. Il contratto ha rappresentato un grande passo in avanti, perché, attraverso l'intesa dell'ITF con gli armatori, è cresciuto il minimo salariale, che, in passato, era veramente modesto.

Si tratta di una delle questioni affrontate, che però non risolve i problemi di fondo. Penso anzitutto al fatto che, nel Casellario centrale infortuni, non c'è un soggetto italiano obbligato al conferimento dei dati relativi agli infortuni. Quindi, noi non siamo in grado – anche se volessimo, in un'ottica di apertura sociale – di capire quali siano le tipologie degli incidenti, se siano maggiori o minori quelli che si verificano per i marittimi comunitari e se il trattamento previdenziale sia almeno pari nel minimo. Mi risulta, ad esempio, che le indennità per maternità non sono minimamente assimilate a quelle dei Paesi occidentali, quanto ai trattamenti dovuti alla marittima comunitaria, che ha benefici maggiori di quanto non abbia quella extracomunitaria.

Ma vi è un dato ancor più inquietante. Sia gli armatori sia le organizzazioni sindacali affermano che la vera difficoltà risiede nel realizzare una comunità di bordo. Il fatto di parlare lingue diverse, di appartenere a fedi diversi, di avere gusti ed abitudini alimentari diversi meriterebbe di essere approfondito, al fine di tentare di realizzare una maggiore coesione a

bordo. La Fondazione Migrantes della CEI ci ha riferito che la richiesta più frequente, da parte dei marittimi extracomunitari, all'approdo della nave, è quella di un telefonino per poter chiamare casa; ovviamente, le navi non sono in grado di fornirlo, mentre tale strumento consentirebbe al marittimo di sentirsi meno isolato, visto il grave disagio legato alla lontananza.

Un ultimo dato riguarda la legge n. 84 del 1994, che ha segnato davvero un grande passo in avanti. Su questo non vi è alcun dubbio, e tale valutazione può dirsi condivisa un po' da tutti, anche se forse sarebbe opportuno apportare dei miglioramenti. L'IPSEMA aspira ad entrare a titolo gratuito nei comitati portuali; chiediamo di parteciparvi, al fine di fornire il nostro contributo in ordine ai temi della sicurezza e della prevenzione degli infortuni, i quali si verificano, oltre che a bordo delle navi, anche nei porti. Si tratterebbe di un contributo consultivo, non vincolante, ma forse opportuno.

ERCOLANI. Desidero ringraziare i senatori per le domande poste, tutte molto pertinenti e che colgono l'essenza del problema.

Inizio da quella posta dal senatore Pizzinato, riguardante il problema del coordinamento delle varie istituzioni che agiscono all'interno di un porto, problema che è uno dei più sentiti. La legge n. 84 del 1994 stabiliva già delle regole e il decreto legislativo n. 272 del 1999, nella parte relativa alla sicurezza, ha aggiunto ulteriori indicazioni; è proprio il contenuto normativo di tale decreto che, a nostro avviso, occorre modificare. Come ha, infatti, prima accennato il mio collega, l'articolo 7 del decreto prevede che i comitati di sicurezza e igiene del lavoro siano facoltativi: occorre che tale norma sia modificata e che siano resi obbligatori, perché quella è la sede in cui tutte le istituzioni (dall'ASL, alla Capitaneria di porto, all'Autorità portuale, al Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco, ai rappresentanti delle imprese e dei lavoratori) si incontrano, per discutere quali linee di indirizzo adottare in merito alla sicurezza nel porto. La prima richiesta che noi poniamo con una certa forza è, dunque, che sia apportata tale modifica al decreto legislativo n. 272 del 1999, rendendo obbligatori i comitati.

Chiediamo, inoltre, che ai medesimi comitati siano assegnate funzioni più precise; non entro nel dettaglio, ma vi consegno una memoria, in cui abbiamo scritto quali funzioni, a nostro parere, essi dovrebbero svolgere. Abbiamo, infatti, constatato che, in questi anni, i comitati di sicurezza e igiene del lavoro, facoltativi e senza compiti specifici, benché siano stati costituiti, molto spesso non sono stati convocati e, quando lo sono stati, il tutto si è risolto in una passeggiata al mare, senza diventare una sede di discussione vera. Quindi, senza una norma che dia ad essi una competenza specifica, difficilmente potranno funzionare.

Senatore Pizzinato, noi pensiamo che sia proprio questa la vera sede istituzionale dove possa esercitarsi il coordinamento. Resta poi da definire come il coordinamento si concreteerà nella realtà quotidiana della

vita portuale. Noi, oggi, abbiamo fornito un'indicazione: riteniamo che debba esserci un maggior raccordo tra le ASL e gli ispettori delle Autorità portuali, in quanto essi, pur avendo compiti diversi, hanno le medesime funzioni. L'avvocato Alberto Panetta, oggi presente, è anche ispettore dell'Autorità portuale di Genova (quindi, ce lo può testimoniare): come tale, non ha funzioni di polizia giudiziaria, pur avendo delle grosse responsabilità, qualora rilevi un'infrazione. L'indicazione che diamo in proposito è quella di realizzare un coordinamento operativo tra ASL ed Autorità portuali, mettendo in campo tutte le azioni che potranno essere realizzate nel concreto.

Un'ulteriore questione che non è stata affrontata, ma a cui vorrei fare un rapido accenno, è quella riguardante la formazione. È assurdo, permettetemi di usare questa parola, che non sia stato emanato in Italia il decreto sulla formazione previsto dal decreto legislativo n. 272 del 1999. Esso non comporta costi per lo Stato, perché tutti gli oneri sono a carico dei lavoratori e delle imprese, che, infatti, hanno siglato, un anno e mezzo fa, un accordo nazionale, in cui volontariamente si sono dichiarati disponibili ad organizzare 24 ore di formazione. Non siamo, però, capaci di convincere i Ministeri ad emanare il decreto necessario: alcuni ci dicono che la responsabilità è delle Regioni, altri del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, altri ancora di quello delle infrastrutture e dei trasporti, e intanto la gente muore. Scusate l'enfasi, ma qui siamo al paradosso e, mentre si perde tempo, ci si dimentica dei morti. Nei porti abbiamo avuto una media di quasi un morto al mese.

PIZZINATO. Nel 2005?

ERCOLANI. Nel 2005 ne abbiamo avuti già otto, praticamente uno al mese; questo è l'andamento.

Ci sono poi ulteriori problemi su cui non mi soffermo. Per quanto riguarda la domanda del senatore Battafarano, lascio la risposta a chi è più esperto di me nella materia, ma permettetemi un accenno. Ero a Monfalcone quando è morto purtroppo un lavoratore: quel giorno, tirava una bora tremenda, come riportato da tutti i telegiornali. Se avessero sospeso le operazioni per due ore, la merce oggi sarebbe a disposizione ed un lavoratore sarebbe vivo. Nel porto, i sistemi di allarme dei mezzi operativi (quando si muovono, iniziano a suonare le sirene) non si sentivano. Quel lavoratore sarà stato anche fuori dal posto in cui doveva essere – un trattorista, a cinque metri di altezza, non può vedere un uomo a dieci metri –, ma i sistemi di allarme non si sentivano. I portuali né sono masochisti né cercano di ammazzarsi; vi sono, però, delle circostanze in cui la distrazione è inevitabile e non dipende certo dalla volontà del lavoratore.

PANETTA. Rispondo brevemente a quanto domandato dal senatore Battafarano, a proposito del problema degli automezzi e delle persone

che spesso finiscono in mare. Ciò deriva dal fatto che le banchine sono poco illuminate; infatti, tali incidenti sono più frequenti quando piove o quando ci sono utenti che non conoscono il porto, in particolare passeggeri che vengono indirizzati in aree operative e non dedicate esclusivamente a loro. Nei periodi di punta del traffico dei traghetti per le isole e per il Nord Africa, assistiamo al concentrazione di passeggeri con auto al seguito in zone operative, le quali sono molto più rischiose delle zone dedicate ai passeggeri.

Per dare una risposta di carattere tecnico, basta consultare il citato nuovo codice OIL (colgo l'occasione per ringraziare il senatore Battafarano, che ha posto il problema della sua traduzione con un'interrogazione parlamentare), nel quale vengono illustrati i sistemi attraverso i quali può essere evitato questo tipo di incidenti: mettendo barriere sul ciglio della banchina ed illuminando le zone. Noi abbiamo affrontato questo problema nelle nostre proposte tese ad incentivare gli investimenti per i porti, per rendere i luoghi di lavoro vivibili e sicuri, anche con risorse che, secondo noi, dovranno essere individuate nell'ambito dell'autonomia finanziaria, autonomia che speriamo le Autorità portuali acquisiscano al più presto.

RUSSO. Rispondo al senatore Battafarano sulla questione degli scivolamenti. Immagino che lei, senatore, qualche volta sia andato a Capri o a Pantelleria: mi deve dire, allora, come sia possibile installare una banchina di un metro e mezzo dove ci sono 15.000 persone, creando, inoltre, un problema di impatto ambientale. È giusto tentare di evitare questi incidenti, ma ciò, a volte, non è possibile. Oppure dobbiamo eliminare del tutto il traffico dei passeggeri, quando non siamo in condizione di toccare nulla? Capri, d'estate, ospita ogni giorno circa 250.000 persone, quindi è quasi inevitabile che qualcuno cada dalla passerella di un aliscafo, che è stretta ed angusta. Bisogna distinguere, dunque, tra la possibile operatività commerciale e quella turistica e poi bisogna tenere in considerazione le differenze tra i vari porti.

Infine, rispondo al senatore Pizzinato, ricollegandomi a quanto detto dal signor Ercolani, che parlava della necessità di un coordinamento. Occorre rispettare le regole: il coordinamento deve funzionare, ma le regole ci sono già e sono più che sufficienti, solo che non vengono rispettate.

PIZZINATO (DS-U). Che cosa bisogna fare perché vengano rispettate?

RUSSO. Bisogna creare un'Agenzia che sovrintenda agli organismi preposti: le verifiche non possono essere fatte solo dalla Capitaneria di porto o addirittura dall'Autorità portuale. Sulla competenza di quest'ultima ho, poi, particolari dubbi, perché è un organismo che non rientra nella logica del codice della navigazione. Non dimentichiamo che il tema dei porti e della navigazione marittima viene specificamente trattato in tale codice.

Sulla vicenda della sicurezza, com'è già stato detto, la Commissione bipartitica sta lavorando per accorpare tutte le direttive, che partono dal 1923, in un'unica direttiva relativa alla sicurezza. Con riferimento, poi, alla questione dell'interfaccia navi-porto, si tenga conto che il marittimo italiano, per poter navigare su una nave battente bandiera italiana, deve disporre del libretto di navigazione, che si ottiene dopo aver superato alcune visite, con una specifica formazione e quant'altro. Un'eventuale incidenza in termini di infortuni o di mortalità viene verificata dall'IPSEMA. Il marittimo italiano o l'extracomunitario, che si imbarcano su navi non di bandiera nazionale, ma che comunque operano nei porti nazionali, non sono invece tutelati dalle norme a cui fa riferimento l'IPSEMA. Questo comporta una difficoltà ai fini della conoscenza di tutti gli incidenti che si verificano. Esistono valutazioni diverse rispetto alla malattia professionale o al sistema dello sbarco, per i quali si deve fare riferimento solo a strutture particolari del Ministero della salute. Per consentire lo sbarco da una nave, è necessario disporre di una certificazione rilasciata da un medico direttamente collegato al Ministero. In caso contrario, ad esempio, non è possibile dimostrare la momentanea inabilità al lavoro. Posso consegnare agli atti della Commissione un elenco comprendente l'insieme delle diverse tipologie di incidente che si sono verificate, nonché le modalità attraverso le quali gli incidenti sono avvenuti.

Da ultimo, si tenga presente che la nave non è uno stabilimento, ma un mezzo mobile: anche in porto si possono verificare incidenti dovuti a scivolamento o cause simili. Esiste certamente una missione per il rappresentante della sicurezza, come ricordavano altri colleghi prima di me, anche se molto spesso accade che egli non possa esercitare il suo compito, perché si trova a dover fare i conti con l'armatore che persegue il fine di ridurre i costi di gestione. Allora è necessario garantire con maggiore efficacia il rispetto delle regole già esistenti per quanto riguarda il coordinamento.

Mi riservo di inviare in seguito una relazione, da cui risulterà una nostra valutazione delle situazioni che possono determinare una minore incidenza degli incidenti e dei casi di morte nel settore.

PRESIDENTE. Gentili ospiti, al di là di una sintesi, la Commissione ha bisogno di ricevere risposte concrete, come molti senatori hanno auspicato, e suggerimenti sui percorsi da seguire in ordine alle problematiche che sono emerse. Ringrazio, quindi, coloro che sono intervenuti e ricordo di nuovo che è sempre possibile inviare memorie per iscritto alla Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

SUI LAVORI DELLA COMMISSIONE

PRESIDENTE. Comunico che, in conformità alle determinazioni dell'Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi parlamen-

tari, la prossima seduta della Commissione è convocata per le ore 10 di martedì 29 novembre per lo svolgimento dell'audizione, alle ore 10,00, del Gruppo di lavoro INAIL-ISPEL-regioni e dell'audizione, alle ore 10,45, della Consulta Interassociativa Italiana per la prevenzione, di alcuni dei soggetti ad essa aderenti nonché della Società italiana di medicina del lavoro ed igiene industriale (SIMLII).

I lavori terminano alle ore 11,50.

