



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 55

11^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavoro, previdenza sociale)

AUDIZIONE DI ESPERTI IN RELAZIONE ALL'AFFARE
ASSEGNATO RIGUARDANTE LA SALUTE E LA SICUREZZA
DEL PERSONALE DEL COMPARTO FERROVIARIO (N. 149)

234^a seduta: mercoledì 31 marzo 2021

Presidenza della presidente MATRISCIANO

I N D I C E**Audizione di esperti in relazione all'affare assegnato riguardante la salute
e la sicurezza del personale del comparto ferroviario (n. 149)**

PRESIDENTE	Pag. 3, 11, 13	<i>GIORDANO</i>	Pag. 3
DE VECCHIS (<i>L-SP-PSd'Az</i>)	12	<i>GUARINIELLO</i>	6
ROMANO (<i>M5S</i>)	13	<i>TOTIRE</i>	8, 12

Intervengono, nell'ambito dell'affare assegnato, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, e per gli effetti dell'articolo 50, comma 2, del Regolamento, il dottor Bruno Giordano, il dottor Raffaele Guariniello e il dottor Vito Totire.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di esperti in relazione all'affare assegnato riguardante la salute e la sicurezza del personale del comparto ferroviario (n. 149)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione in videoconferenza di esperti in relazione all'affare assegnato riguardante la salute e la sicurezza del personale del comparto ferroviario (n. 149).

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, nonché la trasmissione televisiva sui canali *web-TV 2* e *YouTube 2* del Senato della Repubblica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

La pubblicità della seduta odierna verrà inoltre assicurata attraverso la resocontazione stenografica.

Do il benvenuto al dottor Bruno Giordano, al dottor Raffaele Guariniello e al dottor Vito Totire, che ringrazio per la loro disponibilità, e cedo loro la parola.

GIORDANO. Signor Presidente, ringrazio lei e tutta l'eccellentissima Commissione per la sensibilità e sono onorato che vogliate ascoltare il mio contributo.

Il tema della sicurezza nelle ferrovie e nell'attività ferroviaria ha avuto in questi anni degli importanti nodi da sciogliere. Ricordiamo, senza andare troppo indietro, i noti disastri di Crevalcore e di Viareggio, le cui cause sono state ormai definitivamente accertate. Vorrei ricordare altri quattro importanti episodi di disastri avvenuti nell'ambito ferroviario: innanzitutto quello tra Corato e Andria, con 23 morti e 50 feriti, del 12 luglio 2016; l'incidente a Firenze del 2018 sul treno ad alta velocità, che non ha portato per fortuna danni a persone; il disastro di Pioltello del 25 gennaio 2018, che ha portato a 102 feriti e alla morte di tre donne pendolari che viaggiavano su quel treno; infine, il disastro ferroviario di Lodi, con tre morti, del gennaio 2020.

Mi fermo a questi episodi degli ultimi cinque anni, perché sono sufficienti per svolgere alcune riflessioni. La prima riflessione è che spesso,

quando sentiamo parlare di questi disastri, viene evocato l'errore umano, come se fosse l'indice di una mera fatalità. Ebbene, l'errore umano o la mera fatalità nelle organizzazioni non esiste. Non esiste come causa, non esiste come giustificazione, ma è soltanto la conseguenza della mancata formazione, della mancata organizzazione e dei mancati controlli su una determinata attività. Si pensi che sul disastro di Pioltello, per il quale è in corso l'udienza preliminare, sono imputati nove dirigenti della Rete ferroviaria italiana (RFI) e la stessa RFI è imputata per la responsabilità delle imprese.

A fronte di questo, abbiamo un quadro normativo in materia di vigilanza e di controlli che non riguarda soltanto gli incidenti più o meno gravi o i disastri, ma tutto il sistema della sicurezza del comparto ferroviario, quindi sia i dipendenti, sia gli utenti, oltre che naturalmente i beni. Ricordiamoci che un disastro ferroviario, o più in generale il tema della sicurezza in ambito ferroviario, non riguarda semplicemente la sicurezza dei lavoratori, ma riguarda la sicurezza pubblica, cioè l'incolumità di tutti gli utenti e di tutta la collettività. Su questo vi è un po' di confusione dal punto di vista normativo per una sovrapposizione su cui richiamo la vostra gentile attenzione.

Innanzitutto, per come è articolato il sistema di vigilanza, vi è un primo piano costituito da tre livelli: il livello generale di competenza della ASL; il livello più specifico di competenza dell'Ispettorato nazionale del lavoro, che è espressamente previsto all'articolo 13, comma 2, del testo unico, il quale richiama opportunamente, ancora una volta, la legge 26 aprile 1974, n. 191, il cui articolo 35 dice che l'Ispettorato del lavoro deve svolgere questa vigilanza congiuntamente al personale delle Ferrovie dello Stato. È una norma che nel 1974 aveva un senso, perché le Ferrovie facevano parte dello Stato e il corpo ispettivo interno faceva parte del Ministero dei trasporti. Poi, come sappiamo, le Ferrovie sono diventate azienda prima, poi ente ed oggi sono società per azioni. Quindi, è un'assurdità ed è un'incompatibilità normativa che oggi l'Ispettorato del lavoro debba concordare l'ispezione con gli ispettori di Ferrovie, che sono dipendenti di una società privata: è ovviamente un'illogicità. Chi vi parla vent'anni fa ha sollevato una questione di legittimità costituzionale sul punto, su cui la Corte costituzionale nel 2002, esattamente diciannove anni fa, si è pronunciata mantenendo questa norma, ma ridimensionando alcuni poteri. Però, di fatto, questa norma ancora c'è.

Oltre questo piano di controllo, di poteri e doveri di vigilanza, si è creato un sistema totalmente parallelo per volontà delle direttive comunitarie che non sono state mai coordinate con questo sistema. Questo sistema nasce nel 2007, con la legge n. 160, quando viene istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF). Questa Agenzia aveva e continua ad avere dei poteri e dei doveri particolari in materia di vigilanza; dico 'particolari' perché già dal 2007 viene assegnata all'Agenzia non solo una specifica competenza che le consentiva di ingerire nell'attività dell'esercizio ferroviario, ma anche di dare direttive e raccomandazioni e quindi degli ordini prescrittivi particolari.

A questo punto succede un fatto particolare: il disastro di Corato del 12 luglio 2016, quando si viene a capo di una realtà precisa, cioè che parallelamente all’Agenzia vi era un ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l’Ufficio speciale trasporti a impianti fissi (USTIF), che avrebbe dovuto controllare. Il legislatore opportunamente e premurosamente, nell’arco di poche settimane, ha tolto queste competenze al Ministero dei trasporti, il 3 agosto 2016, venti giorni dopo il disastro, per accorparle all’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, di cui molto spesso non si sente parlare perché sembrerebbe non sia molto attiva.

Il 14 agosto 2018, come sapete, si verifica il crollo del ponte Morandi. Il decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, attribuisce poteri particolari e da lì nasce il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50. Cosa dice questo decreto? Innanzitutto, rifonda i poteri dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie che ha sede a Firenze e ne allarga le competenze anche agli impianti stradali e autostradali, tanto che oggi l’acronimo non è più ANSF, ma è ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali). Oggi questa Agenzia ha il potere e il dovere di controllare la sicurezza e di vigilare sui sistemi di gestione della sicurezza, non solo di Ferrovie dello Stato, ma di tutte le imprese ferroviarie, anche di quelle private (oggi tutte le imprese ferroviarie in effetti sono private, ma anche delle imprese piccole, quelle regionali e interregionali) e di occuparsi delle infrastrutture stradali e autostradali. Questi poteri sono stati conferiti all’ANSFISA dopo il disastro del ponte Morandi.

L’Agenzia ha quindi il potere di intervenire in caso di incidenti gravi e di occuparsi delle vittime, di cooperare con l’Agenzia dell’Unione europea per le ferrovie (ERA) in materia di sicurezza ferroviaria, ma soprattutto di fare ispezioni e indagini, con poteri che sono intrecciati a quelli dell’autorità giudiziaria. È l’unica agenzia in Italia che ha poteri addirittura superiori a quelli dell’ANAC in materia di anticorruzione e può anche acquisire dei documenti e delle prove, rapportarsi col pubblico ministero e con l’autorità giudiziaria. Il citato decreto, allargando la competenza dell’Agenzia, prevede anche che ad essa vengano dati poteri in materia di funzionari e dirigenti, che vengono quindi trasferiti e distaccati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Pur a fronte di questo grande potere, pare che l’Agenzia non goda di ottimi numeri dal punto di vista dell’attività e del numero di ispettori. Parliamo del controllo su tutta la rete ferroviaria stradale e autostradale d’Italia: mi è stato riferito che gli ispettori attualmente in servizio sarebbero solo sette. Sono quindici in pianta organica, ma salvo alcuni pensionamenti, attualmente sono sette gli ispettori che controllano tutta la rete ferroviaria stradale e autostradale italiana.

Inoltre, lo stesso decreto legislativo n. 50 del 2019 prevede un organismo investigativo nazionale; prima si chiamava permanente, ora nazionale. Questo organismo, istituito non presso l’Agenzia, ma presso il MIT, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha appunto il dovere

e il potere di investigare sul piano tecnico, dopo che si verifica un incidente.

In conclusione, si tratta di un sistema di vigilanza pluriarticolata, direi quasi disarticolata e disomogenea, perché abbiamo un primo piano costituito dalla competenza generale di Ispettorato del lavoro, delle ASL e dei funzionari interni ad una società privata, che sono quelli delle Ferrovie dello Stato italiane o Rete ferroviaria Italiana SpA. Poi vi è un sistema agenziale, quello dell’Agenzia, di derivazione europea, sul modello delle due direttive indicate, che sostanzialmente non sembra che abbia le gambe per funzionare.

A me sembra che tutto questo non porti a una chiarezza e ad un’uniformità dell’azione di vigilanza. E quando parlo di vigilanza non mi riferisco soltanto agli incidenti o alla prevenzione degli incidenti, ma anche alle malattie professionali e a tutta la vigilanza preventiva. Per esempio, in questo periodo si sta ponendo il problema, vista la pluralità di organi di vigilanza e in assenza di un Ispettorato che cordini tutto, della mancanza di una norma sul coordinamento di tutte queste attività in capo a un soggetto. Ci si pone il problema delle visite mediche e della questione del Covid-19 per i ferrovieri e i dipendenti delle ferrovie e quindi a quale organo di vigilanza fare riferimento soprattutto per l’impugnativa della dichiarazione di inidoneità lavorativa da parte del medico competente, cioè se alle ASL o alla Direzione regionale dell’Ispettorato nazionale del lavoro.

Vi ringrazio per l’attenzione.

GUARINIELLO. Ringrazio anzitutto la Commissione che mi ha offerto questa occasione, perché continuo a pensare che la sicurezza del mondo ferroviario sia purtroppo un problema aperto per i lavoratori, così come per i terzi. Me ne sono reso conto ancora ultimamente leggendo le doglianze che arrivano da questo mondo ferroviario e confrontandole con i principi affermati in alcune sentenze, anche recenti, della Corte suprema di cassazione, come una sentenza del 15 febbraio 2021, dove si afferma che risponde del reato di omicidio colposo quel datore di lavoro che, in rapporto a un infortunio subito da un dipendente, abbia omesso di valutare il rischio derivante dallo svolgimento dell’attività lavorativa ‘in solitaria’, perché – dice la Cassazione – il lavoro in solitaria rappresenta un fattore di rischio in sé e la modalità del lavoro in solitaria deve essere presa in esame in modo specifico nella valutazione dei rischi, perché le prescrizioni poste a tutela del lavoratore sono intese a garantire l’incolumità dello stesso, anche nell’ipotesi in cui, per stanchezza, malore o altro, egli si sia venuto a trovare in una situazione di particolare pericolo. Va da sé che questa sentenza mi ha fatto subito pensare a un problema: al problema del pronto soccorso e al macchinista solo.

Uno dei problemi che ebbi occasione di affrontare non ieri, ma molti anni fa, con l’ausilio dell’Agenzia nazionale di allora, è un problema che ritrovo ancora oggi nei documenti che arrivano dal mondo sindacale e non solo. Allora mi sono chiesto che cosa si potesse fare e quale iniziativa

avremmo potuto segnalare alla Commissione lavoro in vista di un'adeguata tutela del lavoro ferroviario. Indico alcune iniziative di carattere generale, che tuttavia, a mio sommosso avviso, potrebbero ripercuotersi favorevolmente anche sul mondo ferroviario.

Una prima iniziativa è trarre spunto proprio da un problema, quale quello del macchinista unico, che ha originato l'esigenza di arricchire gli organici, di curare la professionalità e di garantire il coordinamento dei servizi di vigilanza in materia di salute e sicurezza, specificamente nel settore ferroviario, senza di che i risultati possono essere questi: per il medesimo problema di sicurezza, in assenza di una regia unitaria, può accadere che un'impresa, magari la medesima impresa con più sedi in tutto il territorio nazionale, o non riceva prescrizioni o riceva prescrizioni differenti e magari contrastanti dalle rispettive ASL territorialmente competenti. E le ASL, pur di raggiungere l'agognato 5 per cento, preferiscono controllare luoghi di lavoro meno impegnativi e che alcuni organi di vigilanza ancora oggi applichino, invece del testo unico sulla sicurezza del 2008, il decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547.

È pressante un'ulteriore esigenza: dobbiamo creare, in materia di sicurezza del lavoro, una nuova organizzazione, una procura nazionale altamente specializzata e con competenza estesa a tutto il Paese. Oggi ogni singola procura o non si fa nemmeno a carico del problema, o ne valuta autonomamente un solo aspetto. Non è in grado di avere una visione d'insieme, ma esamina un pezzetto della storia complessiva e il risultato è deludente. Di rado si colgono le cause profonde e le reali dimensioni del fenomeno, non sempre si riescono a comprendere le ripercussioni sulla salute e sull'ambiente e troppo spesso le effettive responsabilità rimangono avvolte nel mistero. Come se non bastasse, bisogna ammettere che vi sono procure della Repubblica – poche – specializzate, ma la maggior parte delle procure non sono specializzate e perlopiù con un organico troppo ridotto, tale da impedire ai pochi magistrati presenti di maturare le competenze e le esperienze necessarie. Come stupirsi allora se, ad esempio, le indagini sulla medesima azienda, esercente la medesima attività in diverse parti del territorio italiano, si sviluppino in una zona e in altre non inizino nemmeno o finiscano con un'archiviazione?

Mi permetto anche di segnalare un ulteriore fenomeno di ordine generale, ma con implicazioni anche sul mondo ferroviario, che a ben vedere imporrebbe una riflessione persino sul piano normativo, sia in rapporto alla costruzione di fattispecie criminose, quale l'omicidio colposo, sia in rapporto alla data di consumazione di questa fattispecie. Anche il 2021 si è aperto tra imbarazzanti dissensi nella giurisprudenza della Corte suprema in tema di tumori professionali; per oltre vent'anni la Cassazione aveva confermato una condanna dopo l'altra per i morti causati dall'esposizione lavorativa ad agenti cancerogeni, ivi compresi i morti per amianto proprio nel settore ferroviario. Dal 2016 la Cassazione ha fatto retromarcia: 23 sentenze su 28 escludono la responsabilità, ivi compresa una sentenza del 1° febbraio 2018, n. 4743, relativa alla morte di dieci lavoratori di una OGR esposti ad amianto e deceduti per mesotelioma o per tumore

polmonare, con un risultato dirompente, quello di produrre smarrimento tra i magistrati di merito, che non sanno più se fare o non fare le indagini a questo riguardo, e con un'ulteriore devastante conseguenza. Si è diffuso un senso d'impunità: l'idea che le regole c'erano e ci sono, ma che si potevano e si possono violare senza incorrere in effettive responsabilità e si è diffuso tra le vittime e i loro parenti un altrettanto devastante senso di giustizia negata.

Farei anche una quarta proposta: stabiliamo che dobbiamo andare in tutto il Paese alla ricerca dei tumori causati dagli ambienti di lavoro. Non lasciamo che continuino, anche i casi dei lavoratori delle ferrovie, a restare sepolti negli archivi dei Comuni e degli ospedali e continuino a non essere segnalati all'autorità giudiziaria, né all'ente assicuratore, né agli organi di vigilanza. La proposta è quella di andare oltre gli attuali articoli 361 e 365 del codice penale e di stabilire obblighi di comunicazione all'autorità giudiziaria dei casi di patologie tumorali che disancorino l'osservanza di questi obblighi da controproducenti discrezionalità e che siano assistiti naturalmente da un adeguato regime sanzionatorio. Dunque, la proposta è di punire chiunque, nello svolgimento di un pubblico esercizio, di una funzione pubblica o di una professione sanitaria, avendo prestato il suo ufficio, funzione e assistenza d'opera in caso di patologia correlabile all'esposizione ad agenti cancerogeni, ometta di riferire questa patologia all'autorità giudiziaria. Si pensi che in una sentenza del 25 gennaio 2021, n. 2844, la Cassazione sostiene che «trascorso un certo lasso di tempo dalla commissione del fatto, stante l'attenuarsi delle esigenze di punizione, maturi un diritto all'oblio in capo all'autore del reato»: sono parole testuali.

Credo – e conto molto sulla Commissione lavoro del Senato – che sia il momento di introdurre norme che salvaguardino il diritto alla vita di chi sia presente nei luoghi di lavoro.

TOTIRE. Buongiorno a tutti e grazie per l'invito. Sono un medico del lavoro e la mia esperienza fino al momento della pensione è stata di medico della medicina territoriale con ruolo di polizia giudiziaria. In questo momento mi occupo, per alcune associazioni di volontariato, della questione che riguarda il rapporto tra salute e ambiente e quindi anche salute occupazionale.

Cercherò di andare per punti, facendo riferimento ad alcune parole chiave. Non entrerà nel merito delle questioni normative e legislative, ma mi trovo in sintonia con quello che hanno detto i due magistrati Giordano e Guariniello prima di me, *in primis* quello che ha detto il dottor Giordano sulla sopravvivenza ancora oggi di una sorta di autodichia nella gestione della salute e sicurezza all'interno delle ferrovie: un'autodichia che a me fa venire in mente, per associazione di idee, quello che accade nelle istituzioni totali in genere, ad esempio in carcere. Il dottor Giordano ha fatto riferimento al fatto che i lavoratori delle ferrovie, valutati per quel che riguarda la loro idoneità dal medico competente aziendale scelto dal datore di lavoro, nel momento in cui hanno intenzione o bisogno di

fare ricorso, ricorrono a una struttura che è interna alle Ferrovie dello Stato. Questa è un'anomalia che non esiste in nessun'altra realtà o struttura produttiva, pubblica o privata, nel territorio nazionale ed europeo, se non – come ho detto – in alcune istituzioni totali quali gli istituti di pena.

Tra le parole chiave che utilizzerò vi sono «fisiologia» e «ritmi circadiani». Fisiologia vuol dire che l'uomo è giunto allo stadio odierno di evoluzione dopo milioni di anni e ha sviluppato una relazione con il tempo e con l'ambiente di tipo circadiano, anche detta nictemerale; qualcuno dice che l'uomo è un animale diurno, ma ciò vuol dire che l'organismo umano ha dei ritmi fisiologici e, nel momento in cui li contrastiamo o ostacoliamo, questo ostacolo all'estrinsecazione dei ritmi fisiologici crea inevitabilmente disagio e malessere, a volte temporaneo, altre volte più stabile nel tempo. Tuttavia, anche il disagio temporaneo, destinato a rientrare, può essere occasione gravissima di danno e in particolare d'infortunio. Alcuni decenni fa un'università australiana ha rapportato gli effetti della carenza di sonno con gli effetti dell'intossicazione alcolica e ha definito che una grave carenza di sonno, durata anche una sola notte, induce una condizione discomportamentale equiparabile a una condizione di media ubriachezza.

Noi abbiamo in tal caso un attacco al diritto al sonno e al riposo del personale ferroviario che è assolutamente intollerabile, come hanno detto anche gli altri auditi, non soltanto perché questo si riflette sulla salute di una coorte o di un gruppo omogeneo particolare, ma perché quelle disfunzioni che determinano condotte a rischio si possono riverberare su tutta la collettività. A Bologna la polizia ha fermato sulla tangenziale, in fase di emergenza da Covid-19, un infermiere che tornava da un doppio turno ospedaliero: è stato multato perché non era nelle condizioni psicofisiche di condurre un veicolo, anche se non aveva assunto alcolici o sostanze psicotrope; semplicemente veniva da un doppio turno continuativo all'interno dell'ospedale, imposto per la carenza di personale che oggi stiamo vedendo in fase di Covid. Quindi, esiste una letteratura sterminata e autorevole, sia di tipo clinico e sia soprattutto di tipo epidemiologico, che dice che, nel momento in cui noi mettiamo in discussione i ritmi circadiani dell'uomo, questo determina infortunio, disagio e malattia.

Un'altra parola chiave è melatonina. Sulla questione della melatonina vorrei articolare un discorso che riguarda le compensazioni. Siamo realisti e non possiamo pensare di abrogare totalmente nel mondo il lavoro di notte (l'emblema del lavoro notturno, insostituibile, è ovviamente il pronto soccorso ospedaliero), però tutte le volte che si interferisce e si crea un danno alla produzione fisiologica di melatonina (e non nel fine settimana, con il recupero di qualche ora di sonno in più), come giustamente spiega uno degli studiosi del sonno che è *Matthew Walker*, dobbiamo mettere in campo subito delle azioni compensative sulle quali entrerà più nel merito.

Tutti sanno ormai che la IARC ha classificato il lavoro notturno nella categoria di rischio «2A»: è probabile che il lavoro notturno induca un'attività oncogena e sono stati addirittura individuati gli organi bersaglio di

questo rischio oncogeno, che *in primis* sembrava riguardassero le donne con tumore mammario, ma poi si è visto che riguardano nell'uomo anche il polmone, con linfoma non-Hodgkin, il colon retto, eccetera. Quindi, non soltanto esiste questo rischio di induzione di patologie tumorali, ma esiste anche un danno immediato che viene veicolato da un danno al ruolo e al numero da un lato dei *natural killer*, dall'altro lato di una popolazione di macrofagi che sono quelli maggiormente protettivi, per quel che riguarda il sistema immunitario, nei confronti delle malattie infettive.

Vorrei riferirvi, sulla base dei dati che l'INAIL ha consegnato, che cosa è successo più esattamente negli eventi infortunistici: l'INAIL segnala che su 1.700 infortuni nel comparto ferroviario l'11 per cento sono infortuni da Covid, cioè riconoscimento del contagio da Covid, e che quattro su otto infortuni mortali nel 2020 sono stati da Covid; il 50 per cento degli infortuni mortali nel personale viaggiante delle ferrovie sono stati causati dal Covid. Su questo il dottor Guariniello ha avuto il merito, alle prime avvisaglie dell'epidemia, di richiamare immediatamente l'attenzione sull'obbligatorietà dell'aggiornamento del documento di valutazione del rischio, ma purtroppo questo *input* non è stato ascoltato e messo in campo in maniera generalizzata da tutti, ma sono questioni che dobbiamo approfondire.

Allo stesso modo dobbiamo approfondire la dinamica esatta di quegli otto infortuni mortali *in itinere* tra il 2015 e il 2019 (degli altri infortuni ha parlato il dottor Giordano) di cui parla il *report* INAIL consegnato alla vostra Commissione, per capire esattamente qual è stata la loro dinamica e che ruolo ha avuto l'andamento orario dell'infortunio, eventualmente in relazione alla carenza di sonno e quindi alla maggiore possibilità di errore, perché di lavoratori che si sono tragicamente schiantati contro un albero o contro un ostacolo in piena notte, dopo aver smontato da un lungo turno notturno, purtroppo ne abbiamo già visti parecchi.

Un'altra parola chiave, brevemente, è igiene dell'alimentazione: non è possibile una condizione di *deregulation* in cui il singolo lavoratore viene pressato sull'opportunità di saltare il pasto in cambio di un incentivo economico di 38 euro. Questa è un'aberrazione; il diritto alla salute non è un diritto disponibile e non si può affidare a una contrattazione tra deboli e forti la questione del salto del pasto. L'esigenza di fare un pasto, non soltanto all'ora giusta e alla stessa ora, ma con una distribuzione adeguata delle calorie all'interno della giornata, è un'argomentazione che torna a favore del ragionamento del doppio macchinista: è un problema anche per questo motivo, ma lo è per tutte le questioni alle quali ha chiaramente accennato il dottor Guariniello, come il problema del soccorso, del lavoro in solitario, eccetera.

Un'altra forte preoccupazione prende le mosse da indicazioni già espresse dall'Unione europea nel 1999, nella guida per la prevenzione dello *stress* lavorativo, in cui dice una cosa precisa: i danni da *stress* lavorativo sono un fenomeno equiparabile come entità al fenomeno infortunistico e anche al fenomeno delle malattie professionali riconosciute e tabellate, con la differenza che l'Unione europea dice che i danni da *stress*

lavorativo si riverberano sulla collettività, nel senso che i costi sono pagati dalla collettività e, in sostanza, dall'INPS, invece che essere ricondotti alla gestione e alla copertura INAIL.

Questa è una preoccupazione in seconda battuta, perché la prima preoccupazione per noi è seguire, sia per le malattie tabellate che per le malattie correlate al lavoro, le cosiddette *work-related disease*, la strada maestra della prevenzione. Tuttavia, lo dico anche alla luce di alcune informazioni troppo generiche che è necessario approfondire, presentate dall'INAIL all'attenzione della Commissione, domani la discussione sulle cause delle *work-related disease* sarà molto più difficile, il contenzioso sarà molto più complicato e l'evasione dall'obbligo di segnalazione, al quale faceva riferimento il dottor Guariniello, sarà ancora più grave, perché si svilupperanno sempre di più, rispetto alle malattie tabellate e alle malattie professionali classiche, quelle correlate al lavoro, nelle quali non esiste un rapporto eziologico monofattoriale, ma intervengono diversi fattori.

Faccio un breve riferimento alla questione dell'amianto, che ovviamente necessiterebbe di una trattazione separata da parte nostra e vostra. La situazione è drammatica: il dottor Guariniello faceva riferimento alle omissioni di segnalazioni; noi, come associazione di volontariato, abbiamo intercettato a fine 2020 un caso di mesotelioma pleurico in un macchinista delle ferrovie. Io lavoro a Bologna, ma ci è stato segnalato da colleghi di Torino questo caso riguardante un macchinista calabrese. Noi abbiamo fatto una segnalazione alla procura, alla ASL, al Registro nazionale dei mesoteliomi (ReNaM) e all'INAIL, ma fino a quel momento, a diagnosi fatta già da numerosi mesi, nessuno lo aveva segnalato. Richiamo, ancora una volta, l'attenzione dei senatori, perché ci troviamo di fronte a una forma di sadismo istituzionale (non so come altro definirlo), perché a questo lavoratore in prima battuta viene riconosciuto un danno biologico del 25 per cento, quando per le patologie con prognosi *quoad vitam* con certezza non superiore a cinque anni dalla diagnosi il minimo tabellare è 60.

Non mi dilungo ulteriormente, ma vorrei dire solo che i morti accertati da mesotelioma secondo il ReNaM, tra i macchinisti delle ferrovie negli anni tra il 1993 e il 2017 sono 102; a questi 102, secondo le valutazioni del Ministero della salute, ma ci sono anche altre valutazioni epidemiologiche ancora più drammatiche, potrebbero aggiungersi 2,2 tumori polmonari per ogni mesotelioma. Quando, nel documento di diciassette pagine che l'INAIL ha consegnato alla Commissione, ho visto la mera citazione del tumore polmonare senza alcun riferimento al numero dei casi, mi sono reso conto che dobbiamo prendere atto di una disistima totale del fenomeno e della sua incidenza.

PRESIDENTE. Dottor Totire, mi dispiace interromperla su questo tema molto importante, ma dobbiamo lasciare spazio alle domande prima della chiusura dei nostri lavori. Chiedo pertanto a lei e agli altri auditi di inviarci le memorie degli interventi, perché sono per noi utilissime.

TOTIRE. Concludo rapidamente dicendo che stiamo discutendo a Bologna il caso di un tumore polmonare in un macchinista delle ferrovie, sul quale l'INAIL ha espresso esplicitamente l'intenzione di respingere il riconoscimento. Noi non abbiamo più parole rispetto alla condotta dell'INAIL, su cui faremo un discorso a parte, ma vogliamo fare una proposta molto precisa.

Le altre parole chiave, che mi limito semplicemente ad enunciare, sono la questione infortuni, che in verità ho già citato. Si continua a perseverare negli stessi errori. I lavoratori delle Ferrovie, con i quali siamo in contatto quotidiano, parlano addirittura di due nuovi treni regionali (Rock e Pop), presenti soprattutto nel territorio lombardo, che hanno definito come treni facilitatori d'infortunio, perché l'accesso alla cabina di guida presenta un dislivello di 70-80 centimetri dal suolo.

Vi sono poi le compensazioni, i turni di notte e i riposi fuori residenza: tutto deve essere riportato a criteri più elementari, palesi ed evidenti di fisiologia umana, con il rispetto rigoroso dei ritmi circadiani e quindi associati, nei casi in cui si deve assolutamente derogare dal rispetto rigoroso dei ritmi circadiani, a meccanismi di compensazione degni di questa definizione.

DE VECCHIS (L-SP-PSd'Az). Signor Presidente, ringrazio gli auditi per il loro interessante contributo.

Purtroppo, il tempo è tiranno e, siccome abbiamo pochi minuti e vorrei lasciare spazio anche agli altri senatori, mi limito a una frase che mi ha colpito del dottor Giordano, perché la condivido: l'errore umano è una conseguenza della mancata formazione. Ritengo che la formazione, soprattutto nell'ambito della sicurezza, sia vitale per tutte le forme di lavoro. Più volte ho sollecitato l'importanza di analizzare alcuni fenomeni, come la liberalizzazione dei servizi, che spesso e volentieri ha portato alla stesura dei bandi al ribasso, sia sotto l'aspetto economico che sotto l'aspetto della formazione. Quando le aziende, infatti, debbono fare cassa, spesso tagliano sui servizi che io ritengo essenziali, come la formazione. Noi dobbiamo rivedere alcune normative fondamentali, soprattutto sui bandi pubblici dei servizi esterni agli *asset* pubblici e le aziende che subentrano per alcuni servizi, perché, se tagliamo la spesa, accade che, oltre al ribasso dei salari che ovviamente ci preoccupa, c'è un taglio dei servizi essenziali come la formazione.

La Presidente, che ringrazio per l'interessante convocazione odierna, dirà che faccio la solita richiesta, ma credo che sia necessario ricordare, ancora una volta, che abbiamo istituito la Commissione d'inchiesta sugli infortuni sul lavoro, pubblico e privato, di cui purtroppo non sono ancora partiti i lavori. Sollecito quindi tutti i Capigruppo a scrivere una lettera d'accompagnamento al Presidente del Senato per consentire la partenza dei lavori di questa Commissione che, anche alla luce delle denunce degli auditi, appare più che necessaria.

PRESIDENTE. Senatore De Vecchis, mi associo alla sua richiesta, affinché possano partire i lavori della Commissione d'inchiesta sugli infortuni sul lavoro.

ROMANO (M5S). Signor Presidente, ringrazio gli auditi per il quadro che hanno fatto, ma mi secca dire che mi sembra abbastanza devastante e sconcertante.

Mi associo anche io alla richiesta di velocizzare l'iter che porterà alla partenza della Commissione monocamerale di inchiesta sugli infortuni.

Sarò molto rapido: ci sono dei punti che mi hanno colpito di più, su cui la politica credo debba muoversi in tempi molto rapidi. Per quanto riguarda la vigilanza, si paga il prezzo dell'assenza di un coordinamento vero e che non sia soltanto sulla carta. Tutto ciò va a detrimento dell'efficacia dell'azione.

Mi ha colpito anche il concetto di autodichia su cui si è fatto luce. Effettivamente credo che debba essere superato il fatto che le Ferrovie dello Stato abbiano ancora un potere di vigilanza, pur essendo parte in causa diretta, e credo che sia il caso, a distanza di vent'anni dal pronunciamento della Corte costituzionale di cui parlava il dottor Giordano, di porre mano a quella norma.

Un'altra cosa che mi ha lasciato perplesso è quando si è detto che, proprio per la complessità di tutte le norme, che spesso sono mal coordinate tra di loro, c'è una percezione di negata giustizia: questo è molto grave. Ecco perché ritengo che una procura specializzata del lavoro possa, per certi versi, produrre degli effetti positivi.

PRESIDENTE. Visto l'imminente inizio dei lavori di Assemblea non vi è il tempo di svolgere le repliche oggi, ma invito gli auditi ad inviare la documentazione relativa ai loro interventi e di integrarla con eventuali risposte ai senatori che sono intervenuti.

Rispetto alla questione della procura, ringrazio tutti i membri della Commissione lavoro perché all'unanimità abbiamo fatto una richiesta che è stata accolta dalla presidente Casellati. Approfitto per ringraziarla per la sua sensibilità, perché abbiamo votato all'unanimità la richiesta che quel disegno di legge, assegnato inizialmente soltanto alla Commissione giustizia, tornasse alle Commissioni riunite, proprio perché questa Commissione ha dimostrato che sui temi della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro ha una grande sensibilità e pensa di poter dare un contributo fondamentale. Per cui, siamo felici della riassegnazione.

Ringrazio nuovamente gli auditi per il loro contributo e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito della procedura informativa ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,30.

