



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 29

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

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLA
THYSSENKRUPP S.P.A. IN MERITO AGLI INFORTUNI
MORTALI AVVENUTI PRESSO LO STABILIMENTO DI TORINO
ESAME DI PROPOSTA DI MODIFICA DEL REGOLAMENTO
INTERNO

AUDIZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLE FERROVIE
DELLO STATO

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLA CONFCOMMERCIO, DELLA
CNA E DELLA CONFARTIGIANATO,
IN MERITO ALLE MALATTIE PROFESSIONALI

32^a seduta: martedì 18 dicembre 2007

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione di rappresentanti della Thyssenkrupp S.p.a. in merito agli infortuni mortali avvenuti presso lo stabilimento di Torino****Audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato****Audizione di rappresentanti della Confcommercio, della CNA e della Confartigianato, in merito alle malattie professionali****Esame di proposta di modifica del Regolamento interno**

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	<i>SALERNO</i>	Pag. 3, 4, 9 e <i>passim</i>
TIBALDI (<i>IU-Verdi-Com</i>)	5, 15, 17	<i>CAFUERI</i>	5, 8, 9 e <i>passim</i>
ZUCCHERINI (<i>RC-SE</i>)	10, 14, 16 e <i>passim</i>	<i>FERRUCCI</i>	7, 11, 12
ROILO (<i>Ulivo</i>)	13	<i>MORETTI</i>	17, 19, 25 e <i>passim</i>
MONGIELLO (<i>PD-Ulivo</i>)	23	<i>CIPOLLETTA</i>	18
BOBBA (<i>PD-Ulivo</i>)	40	<i>GIOVANI</i>	31
		<i>BRUNATI</i>	34
		<i>PASQUA</i>	36

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico-L'Ulivo: PD-Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC; Misto Unione Liberaldemocratici: Misto-UL.

Intervengono, in rappresentanza della ThyssenKrupp S.p.a., l'ingegner Raffaele Salerno, il dottor Arturo Ferrucci e il dottor Cosimo Cafueri; in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato S.p.a., il dottor Innocenzo Cipolletta, l'ingegner Mauro Moretti, l'ingegner Michele Mario Elia e l'ingegner Vincenzo Soprano; in rappresentanza della Confcommercio, il dottor Alessandro Vecchiotti e il dottor Carlo Pasqua; in rappresentanza della CNA, il dottor Tommaso Campanile e la dottoressa Manuela Maria Brunati; in rappresentanza della Confartigianato, il dottor Riccardo Giovani, la dottoressa Stefania Multari e il dottor Giorgio Rusomanno.

I lavori hanno inizio alle ore 13,30.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti della ThyssenKrupp S.p.a. in merito agli infortuni mortali avvenuti presso lo stabilimento di Torino

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di alcune audizioni.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

La prima audizione oggi prevista è quella di rappresentanti della ThyssenKrupp S.p.a. in merito agli infortuni mortali avvenuti presso lo stabilimento di Torino. Sono presenti l'ingegner Raffaele Salerno, il dottor Arturo Ferrucci e il dottor Cosimo Cafueri. Tale audizione, di fatto, segue quelle svolte la settimana scorsa a Torino in riferimento ai gravissimi fatti determinatisi all'interno della suddetta impresa. In modo particolare, abbiamo ritenuto opportuno riconvocare i rappresentanti dell'azienda, atteso che non c'è stata la possibilità d'incontrarli – certo non per nostro demerito – nel corso delle audizioni svolte a Torino; li invito, pertanto, ad intervenire per poter fornire delle risposte – o perlomeno gli elementi di cui sono a conoscenza – affinché la Commissione possa comprendere meglio quanto è accaduto all'interno dello stabilimento.

SALERNO. L'incidente è avvenuto su una linea di trattamento, ricottura e decapaggio dei nastri di acciaio inossidabile. Su tale linea processiamo i nastri dopo la laminazione a freddo, pertanto il materiale già a

spessore necessita di questa operazione di ricottura e decapaggio per renderlo idoneo agli usi dei clienti finali.

Premetto che la linea è tuttora sotto sequestro, quindi non ci è stato consentito effettuare sopralluoghi approfonditi; tuttavia, nostri tecnici hanno seguito i consulenti tecnici del pubblico ministero durante i sopralluoghi finora effettuati. Non c'è ancora una relazione, perché alla fine di ogni sopralluogo a noi non viene rilasciato nessun verbale, ma quanto visto verrà comunicato direttamente alla procura.

Da quanto possiamo supporre, anche parlando con chi ha assistito ai sopralluoghi, sulla linea si vede un lungo tratto del nastro che è andato a strisciare contro la carpenteria di un *pinch-roll* ante cesoia aspo 1. Tale sfregamento ha prodotto un forte attrito con rilascio di particelle sicuramente incandescenti che presupponiamo abbiano innescato l'incendio. Ripeto però che ciò è ancora oggetto d'indagine, quindi ritengo che a breve sarà redatta una relazione dettagliata su quanto è stato visto.

Attualmente, lo stabilimento di Torino sta lavorando con una potenzialità del 30 per cento circa rispetto alla sua piena capacità. In questa fase alcuni impianti sono già stati smontati e trasferiti a Terni; lavoriamo tuttora con un laminatoio da 62 pollici, una linea di trattamento e decapaggio per i nastri a caldo, la linea 5 per il trattamento e decapaggio dei nastri a freddo e uno *skinpass* per la spianatura. Come dicevo, la produzione si è dunque attestata attorno al 30 per cento della piena capacità dello stabilimento.

PRESIDENTE. L'obiettivo di questa Commissione, al di là delle notizie che lei cortesemente ha voluto fornirci, è relativo alla sicurezza del luogo di lavoro; pertanto, credo che saremmo più aderenti agli obiettivi di questa audizione se potesse fornirci elementi più specifici in merito.

SALERNO. C'è stato un forte calo della produzione, ma nonostante ciò abbiamo continuato a effettuare la manutenzione degli impianti rispettando i *budget* che ci eravamo prefissi: per quanto riguarda la manutenzione ordinaria, che eseguiamo puntualmente con un consorzio (Consorzio Ulisse) che ci segue da dieci anni, spendiamo circa dai 100.000-110.000 euro mensili per la manutenzione meccanica; a ciò occorre aggiungere la manutenzione elettrica, edile, quella refrattaria per le vasche e gli interventi di manutenzione straordinaria ogni qualvolta ne emerga la necessità. Da parte nostra, quindi, non abbiamo assolutamente trascurato questo elemento, perché la sicurezza *in primis* per noi è importantissima. Lo stesso ragionamento vale per l'attrezzatura e per gli interventi sulle protezioni antincendio; infatti, la stessa ditta ci segue da circa dieci anni e anche in quel caso abbiamo mantenuto il *budget* storico dei nostri interventi: tutti i mesi spendiamo circa 11.000 euro per la manutenzione e il controllo degli impianti antincendio.

Mi preme dunque rassicurare tutti sul fatto che abbiamo sempre fatto quanto potevamo fare. Abbiamo già smontato due impianti non semplici,

che sono stati trasferiti a Terni e anche questa operazione è stata svolta in assoluta sicurezza.

CAFUERI. Come responsabile della sicurezza ambiente vorrei precisare che, in particolare per quanto riguarda la parte antincendio, siamo attrezzati con una mappatura dello stabilimento e con un sistema di rilevazione di fumo a tappeto per quanto riguarda le gallerie e tutti gli impianti a rischio d'incendio.

Inoltre, per quanto concerne gli impianti ritenuti a rischio, sono presenti dei sistemi fissi antincendio a CO₂, a schiuma o ad acqua nebulizzata a seconda dell'ambiente in cui si deve intervenire. Abbiamo circa 300 estintori CO₂ sparsi per lo stabilimento...

PRESIDENTE. Le chiedo scusa, potrebbe focalizzare l'attenzione sulla linea 5, dove si è determinata la catastrofe?

CAFUERI. Per ogni posto di lavoro stabilito, a parte i giri di ispezione che effettua la ditta specializzata ogni 10 giorni – tengo a precisarlo – in particolare sulla linea 5, ci sono 22 postazioni di presidio di estintori. In quella zona, in particolare, ci sono 7-8 estintori pronti all'uso che vengono controllati ogni 10 giorni, quando la legge impone di effettuare il controllo ogni sei mesi (questo per dare l'idea della continua attenzione che dedichiamo a questo impianto).

Per quanto riguarda la linea 5 in particolare, la cabina elettrica, oltre all'impianto di rilevazione fumi, è provvista anche di un impianto antincendio a CO₂; per i trasformatori e la centralina aerodinamica c'è un impianto ad acqua nebulizzata. Tali sistemi sono dedicati solo ed esclusivamente a questi impianti.

Il resto della linea, come dicevo, è attrezzato con gli estintori cui ho fatto cenno prima.

TIBALDI (IU-Verdi-Com). Lei ha parlato in generale dei sistemi antincendio esistenti nella linea 5. Ma nel tratto della linea 5 che è stato interessato dall'incendio quali sistemi antincendio erano a disposizione?

CAFUERI. In prossimità del luogo in cui si è verificato l'incendio ci sono a disposizione 5 estintori; a neanche 20 metri di distanza ci sono tre ulteriori estintori carrellati da 30 chili, più altri 5. Nelle immediate vicinanze, poi, ci sono 2 idranti.

TIBALDI (IU-Verdi-Com). Questa era una domanda tecnica. Le rivolgo ora alcune domande di carattere più generale per sapere se rispondono a verità alcune delle informazioni in nostro possesso. Da una prima denuncia risulterebbe fosse frequente lo scoppio di piccoli incendi su quella linea. Vorrei sapere se ciò risponda al vero.

Dalle informazioni ricevute sembrerebbe, poi, che la squadra antincendio, durante questo periodo di sostanziale dismissione dell'azienda,

non fosse al completo e che parte del compito di spegnimento degli incendi fosse stato affidato dall'azienda ai lavoratori.

Un'altra domanda è relativa all'anzianità dell'impianto, ma su tale argomento e sulla manutenzione avete già fornito delle informazioni.

Ci è stato inoltre riferito che i manutentori all'interno della squadra, quando l'azienda era a pieno regime, erano normalmente tre o quattro. Sembrerebbe però che nel momento in cui l'azienda ha assunto, attraverso un accordo sindacale, la decisione di chiudere lo stabilimento molti dei manutentori più esperti si siano licenziati e l'azienda abbia dovuto fare ricorso a manutentori meno professionalizzati, oppure più specializzati su aspetti diversi. Vorrei sapere se ciò risponda al vero.

Ci è poi stato riferito che a marzo dell'anno scorso, dopo un'ispezione della ASL, sarebbero state fatte all'azienda 35 prescrizioni; di queste abbiamo perso conoscenza, cioè nessuno, né la ASL, né i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (gli RLS), è stato in grado di riferirci se l'azienda abbia adempiuto a tali prescrizioni. Vorrei conoscere il motivo per cui gli RLS non sono stati informati dell'ispezione della ASL, non sono stati chiamati a partecipare alla stessa – come normalmente accade – né sono stati informati *ex post* del verbale redatto dall'ASL.

Vorrei, inoltre, sapere se risponda a verità – ma al riguardo mi pare siano giunte conferme già dalle audizioni svolte – il fatto che due dei lavoratori della squadra erano in prolungamento di orario e se ciò rappresenti la normalità. A me sembra conseguenza dell'accordo sindacale, che prevedeva il passaggio a 15 turni, e del successivo ripristino da parte dell'azienda dei 18 turni, in un momento in cui il numero dei lavoratori si era ridotto in conseguenza dei pensionamenti, della mobilità e altro. Quindi, la richiesta ai lavoratori di un prolungamento di orario ritengo fosse, in qualche modo, una misura strutturale.

È vero poi che l'attuale responsabile della sicurezza è stato nominato da poco a seguito del trasferimento del precedente responsabile e che, per di più, l'attuale copre contemporaneamente due incarichi? Ci è, inoltre, stato riferito che per quella linea esisteva un telefono dedicato per chiamare soccorso in caso di incidenti di dimensioni rilevanti, ma tale telefono era fuori uso. In verità, successivamente ho sentito parlare addirittura di due telefoni, di due linee dedicate entrambe fuori uso. Come mai ciò è accaduto? Dalle informazioni che abbiamo ricevuto sembrerebbe che uno degli operai scampati all'incendio, che quindi non ha riportato ustioni, si sia salvato grazie al fatto di essersi allontanato con la bicicletta per andare a chiedere soccorso alla squadra antincendio dislocata a circa 800 metri di distanza.

Infine, da quanto riferito poc'anzi dal responsabile del personale, sembrerebbe che la causa scatenante dell'incendio sia stata lo sfregamento di una lamiera che, andata fuori squadra, avrebbe provocato attrito e quindi delle scintille. Ma se le scintille non cadono su materiale infiammabile mi pare difficile che possa scoppiare un incendio. Se l'incendio è scoppiato vuol dire che erano presenti nelle vicinanze perdite d'olio o altro, anche perché mi pare di capire, per le poche conoscenze che ci siamo

fatti sull'accaduto, che dal momento dello scoppio dell'incendio al momento in cui è avvenuta la vampata che ha poi causato la morte immediata di un lavoratore e ha ustionato gravemente gli altri, sia intercorso un po' di tempo. Mi pare di capire che tutti gli operai presenti, ad eccezione di quello che è corso a chiamare la squadra di pronto intervento, fossero nelle vicinanze del punto in cui è scoppiato l'incendio (è vero che una parte di costoro stazionava a non molti metri di distanza, sul pulpito da dove si controlla il macchinario); ciò significa che, scoppiato l'incendio, hanno tentato di domarlo, senza riuscirci, anche con l'utilizzo della lancia per l'acqua. La convinzione che mi sono fatto è che 11 degli operai erano sostanzialmente in uno spazio ristrettissimo e hanno cercato di domare le fiamme. Sono convinto che, se invece di prodigarsi per cercare di spegnere l'incendio avessero, come si fa normalmente, soltanto telefonato rimanendo chiusi dov'erano, non sarebbe accaduto loro nulla.

Mi interessa inoltre sapere se, come ci è stato detto pur se non in maniera precisa, era prassi normale che su quella linea (non so se ciò valga anche per altre) ci fossero perdite d'olio, e se il fatto che possano scoppiare piccoli incendi sia da considerarsi assolutamente normale; lo chiedo anche perché non sono esperto di tali questioni.

Un'ultima domanda. Nell'audizione del direttore generale della ASL (ove è stato omissivo che c'era stata un'ispezione a marzo, probabilmente la direttrice non lo sapeva: si tratta di quella di cui ho parlato, che prevedeva 35 prescrizioni) c'è stato detto che la ASL, oltre ad aver qualificato il sito produttivo come ad alto rischio, aveva definito un piano d'intervento annuale ed era stato previsto un intervento intorno al mese di giugno o di luglio. Questo peraltro è uno degli aspetti di cui sia il sindacato sia il responsabile della sicurezza erano all'oscuro. Il punto sul quale vorrei insistere (indipendentemente dai normali rapporti che ci potevano essere tra organizzazioni sindacali e responsabili della sicurezza: capisco che in una situazione in cui c'è un processo di dismissione dell'azienda ci sono molti problemi da affrontare) è se risponda a verità il fatto che ci sia stata l'ispezione, che i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS) non siano stati coinvolti e che tanto meno siano stati informati dell'esito dell'ispezione stessa. Se ciò fosse vero mi parrebbe piuttosto grave.

FERRUCCI. Sono il responsabile del personale dell'azienda. All'atto della firma dell'accordo presso il Ministero dell'attività produttive abbiamo cercato in tutti i modi di rispettare gli impegni assunti nel protocollo d'intesa, per cui abbiamo dato ai lavoratori la possibilità di trovare altre occupazioni, anche anticipando l'utilizzo delle società di *outplacement*, oltre a prevedere impegni specifici sul territorio con altri capi del personale per la sistemazione del personale in esubero. Con la riduzione dei turni e la chiusura di alcuni impianti sono rimasti in marcia solo gli impianti più importanti, che dovevano essere poi trasferiti a Terni. Dunque, fino a tutto il mese di novembre, abbiamo registrato un esubero di personale, tanto che una parte di esso era collocata in ferie forzate. È vero che alcune professionalità manutentive sono uscite dall'azienda, ma

è anche vero che, attraverso quel consorzio di cui ha parlato il direttore di stabilimento, abbiamo stipulato un contratto per ottenere due manutentori meccanici a turno (si tratta di persone che conoscevano gli impianti perché lavoravano con noi da tanti anni), proprio per il pronto intervento, ferme restando le attività manutentive che, come diceva prima il direttore dello stabilimento, in termini di costo si sono mantenute sostanzialmente stabili. Dirò di più: per alcune fuoriuscite che non potevano essere coperte dall'interno abbiamo riassunto dei lavoratori in pensione, con contratto a progetto o a tempo determinato, proprio al fine di avere in azienda delle persone professionalmente valide per aiutare il processo di dismissione degli impianti con la gradualità cui ci eravamo impegnati nel protocollo.

I 18 turni non sono mai partiti all'interno dell'azienda; avevamo chiesto un incremento di produttività solo per un impianto che non c'entra niente con la linea 5, il Sendzimir 62. Con la riduzione dei turni da 21 a 15, la linea 5 era molto scarica, ovvero non riusciva a stare al ritmo delle altre, tanto che produceva molto meno rispetto a quanto avrebbe dovuto effettivamente produrre: ciò era dovuto ad una diminuzione della produttività dei Sendzimir. Quindi abbiamo chiesto, anche in virtù del fatto che a Terni c'era un impianto ancora non a regime, se fosse possibile fare 18 turni. I lavoratori si sono rifiutati, tanto che eravamo in trattativa per valutare la possibilità di prevedere 17 turni anziché 18. Dunque, per tre sabati c'era stato uno sciopero, ma relativo solo al Sendzimir.

Il ricorso al lavoro straordinario avveniva solo per la sostituzione degli assenti, nel caso cioè in cui l'impianto non potesse marciare perché c'erano delle persone assenti, com'è accaduto la notte dell'incidente, in cui c'erano due operai assenti nella squadra montante e quindi due addetti avevano prolungato il proprio turno di lavoro. Quando facevamo 21 turni settimanali, e c'erano quindi quattro squadre, lo straordinario si aggirava intorno alle 8 ore e 48 minuti mensili. Da quando abbiamo ripreso l'attività a 15 turni il dato è passato a 3,2 ore. Quindi un dato assolutamente non rilevante per quanto riguarda un'azienda siderurgica che ha degli impianti a ciclo continuo.

CAFUERI. Per quanto riguarda la domanda volta a sapere se si siano verificati altri incidenti in quel luogo, quest'ultimo non era ritenuto particolarmente a rischio; la dimostrazione è che sia i carrellati che gli estintori si trovavano 20 metri più avanti, nella zona dove si effettuava la saldatura e quindi poteva esserci la scintilla e, sulla carta oleata che a volte rimaneva attaccata al rotolo stesso, poteva innescarsi l'incendio. In quella zona in particolare di incidenti o di incendi non ce ne sono stati, che io ricordi.

Altra domanda riguardava la squadra di emergenza. Quest'ultima, così come stabilisce il piano di sicurezza ed evacuazione, è formata dai manutentori di pronto intervento, gli addetti al trattamento acque e il capo turno. Questo non è cambiato. Quello che è cambiato è che si è ridotta la parte di manutenzione, perché nel frattempo si era ridotto il personale; però c'erano almeno due manutentori presenti, due addetti agli im-

pianti di trattamento presenti e il capoturno che – combinazione – è uno degli operai coinvolti nell'incidente.

Per quanto concerne gli adempimenti ASL, è vero che dal mese di marzo ha avuto inizio una serie di ispezioni della ASL. Tutte le volte che gli ispettori della ASL erano presenti in stabilimento, io stesso invitavo gli RLS a partecipare. In qualche occasione qualcuno l'ha fatto e poi, preso forse da altri impegni, si è allontanato. Comunque gli RLS dello stabilimento talvolta hanno partecipato. Le ispezioni sono iniziate a marzo e sono proseguite per un certo periodo; oltre alle ispezioni che riguardano esclusivamente ripari, quadri elettrici e quant'altro, sono state eseguite ispezioni anche sull'impianto elettrico compresi gli estintori e non ne hanno trovati fuori norma. Quindi si è trattato soprattutto dei ripari su organi meccanici in movimento.

CAFUERI. Sinceramente non ricordo il numero delle prescrizioni, potrebbe essere quello detto, così come potrebbe essere inferiore o superiore; ma prescrizioni relative all'antincendio non ce ne sono assolutamente state.

PRESIDENTE. Quindi lei afferma che non c'è stata alcuna prescrizione riguardante l'antincendio, però non ricorda esattamente quante prescrizioni siano state fatte.

CAFUERI. Niente comunque che riguardi gli impianti con sistema antincendio.

PRESIDENTE. Per quanto attiene alla linea 5, ci sono state prescrizioni? E quali?

CAFUERI. C'è stata una prescrizione su una regettatrice perché non erano sufficienti i ripari e un paio di altre prescrizioni sempre relative alla segregazione di zone con organi meccanici in movimento. Niente riguardo l'antincendio, perché effettivamente il sistema antincendio e l'attrezzatura antincendio dello stabilimento erano e sono a posto.

Altra domanda era volta a sapere se il responsabile della sicurezza sia stato sostituito. No, io lo sono in quello stabilimento dal 1995 e continuo ad essere io.

Per quanto concerne il telefono, da un'indagine che ho fatto con il personale presente, un manutentore elettrico ha ricevuto una telefonata dalla linea 5 alle 23,30, chiamato per problemi di manutenzione su quella linea. Quindi fino a quel momento il telefono funzionava; cosa è successo dopo sinceramente non lo so, ma fino alle 23,30, quando c'è stata una chiamata, il telefono funzionava; c'è una testimonianza di un manutentore elettrico che ha ricevuto una telefonata in cabina elettrica dalla linea 5.

SALERNO. Per quanto riguarda le prescrizioni ASL, ne abbiamo avute più di 35 di sicuro. Ogni volta che ci sono le prescrizioni, il docu-

mento va anche alla procura e l'azienda deve ottemperare alle prescrizioni, risolvendo i problemi e parallelamente pagando una multa. Una volta ottemperate le prescrizioni, si richiama la ASL che viene a verificare e qualora non fossero state fatte avvia un procedimento presso la procura. Queste cose risultano tutte agli atti.

PRESIDENTE. Risulta che sono state rispettate?

SALERNO. Sì, sono sempre state rispettate. Su un impianto di taglio e imballaggio, per esempio, abbiamo speso qualcosa come 80.000 euro per segregarlo completamente.

ZUCCHERINI. Parliamo di giganteschi problemi di sicurezza che hanno causato una strage ed io, per averli uditi con la Commissione (penso che questa sia la convinzione della Commissione), dubito che ci siano stati RLS non disponibili a seguire le ispezioni della ASL o impegnati in altre questioni. Così come dubito che si possa dire che gli impianti antincendio erano a posto in quel momento. Ci sono le testimonianze di chi c'era; non più tardi di ieri sera sono state ribadite anche dai servizi giornalistici: gli estintori sono stati presi ed erano vuoti. Mi sembra un dato di fatto.

Come è un dato di fatto – su questo aspetto vorrei sentire i responsabili dell'azienda – che c'era una scarsa manutenzione. Vi chiedo anzi di fornire al Presidente della Commissione il nome del consorzio di manutenzione. Erano assenti – come conseguenza anche delle vicende contrattuali – le squadre antincendio e c'era un sistematico ricorso al lavoro straordinario tra squadra montante e squadra smontante, tanto che i lavoratori sono stati costretti ad organizzare lo sciopero del sabato sulla vicenda dei 18 turni, per tre sabati consecutivi, in presenza di lavoratori in lista di mobilità. L'azienda ci dice: lavoro straordinario, lista di mobilità, consulenze sul piano della manutenzione. In qualche modo saltavano anche i riposi, quindi un sistematico ricorso al lavoro straordinario. È evidente che se non era accaduta questa tragedia, chi era alla quarta ora di straordinario sarebbe arrivato alla fine del secondo turno.

Chiedo se risponda al vero che in uno dei tubi o più di uno dei tubi del laminatoio le perdite di olio erano talmente evidenti che erano rattoppati con degli stracci.

Vorrei sapere dai responsabili dell'azienda se, oltre alle 35 e passa prescrizioni ASL, è vero che la commissione tecnica regionale ha fatto altre 10 prescrizioni e di quale natura.

Inoltre, anche se ciò non riguarda strettamente la vicenda della linea 5, vorrei sapere se risponda al vero che c'è un piccolo carro ponte – l'altro è stato smontato – non idoneo a sollevare i coils da 24 tonnellate, al quale sono stati tolti i pannelli in *plexiglas* a seguito di una rimostranza dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS). Essi sostenevano che tali elementi impedivano la visuale del lavoro del carro ponte, quindi non sono

stati sostituiti ma tolti del tutto, cosicché il lavoratore è stato lasciato in mezzo ai fumi.

In più, vorrei affrontare un'altra questione rilevante che è stata sollevata molte volte: come mai tutte le porte risultavano chiuse? Tutto ciò ricorda molto quella vicenda del 1800 in cui delle operaie tessili in America morirono in un incendio per le porte chiuse. I vigili del fuoco al momento del loro intervento hanno denunciato anche questo aspetto, cioè la difficoltà di arrivare perché hanno trovato le porte chiuse.

CAFUERI. Come dicevo inizialmente, c'è una ditta che controlla tutti gli estintori e porta a caricare quelli che, eventualmente, trova vuoti. Nella procedura aziendale è scritto chiaramente che chiunque utilizzi un estintore lo dovrà sostituire e che, dopo l'utilizzo, dovrà rimettere a posto l'idrante affinché sia pronto per un eventuale ulteriore intervento. Questa informazione viene data a tutti i lavoratori al momento dell'assunzione e viene ribadita più volte nelle riunioni sulla sicurezza che tiene il capoturno. Il sigillo all'estintore garantisce che quello strumento non è stato utilizzato e, dal sopralluogo che ho svolto, in quella zona c'erano ancora estintori con il sigillo. Non saprei invece rispondere sul fatto che, come qualcuno asserisce, quegli estintori con il sigillo erano vuoti, perché si tratta di un discorso puramente tecnico su cui replicherà la ditta che effettua il caricamento dell'anidride carbonica (CO₂).

La squadra antincendio quella notte non era assolutamente assente (io personalmente sono arrivato alle ore 1,30 di notte) ma purtroppo non è intervenuta in maniera organizzata in quanto il punto chiave del sistema di emergenza, cioè il capoturno, era stato coinvolto, pertanto è mancato l'anello principale per il coordinamento della squadra. Ciononostante, l'elettricista che fa parte della squadra di emergenza, accortosi di quanto era successo, perché l'allarme è stato dato quasi immediatamente (i feriti, purtroppo, si sono spostati quindi loro stessi hanno dato l'allarme), è salito in cabina e ha staccato la corrente a tutta la linea, permettendo così ai vigili del fuoco di utilizzare l'acqua sull'impianto. Naturalmente, togliendo corrente all'impianto, è stata tolta anche al portone d'accesso perché, giustamente, è stata tolta corrente a tutta la campata. Il portone avrebbe potuto essere alzato con un carrello elevatore, ma un vigile del fuoco ha detto di non sollevarlo perché, dando ossigeno, ciò avrebbe provocato un'ulteriore alimentazione della fiamma. Ho sentito personalmente quella frase detta dal pompiere al nostro elettricista.

SALERNO. Vorrei soltanto aggiungere che il portone in questione non è metallico, ma di tela ed è fatto proprio in modo che in casi del genere sia facilmente apribile al semplice urto di un mezzo o di qualsiasi carrello.

FERRUCCI. Relativamente allo sciopero del sabato, noi avevamo fatto rientrare altro personale dalle ferie proprio per coprire quella giornata lavorativa. In questo caso, il problema era che in un'azienda in via di

chiusura i lavoratori ritenevano non fosse il caso di richiedere un incremento dei turni, anche perché questo li costringeva a smontare la mattina della domenica; bisognava, pertanto, trovare altre soluzioni. I lavoratori avevano proposto un premio per questa attività. Visto che non abbiamo solo quello stabilimento, ma anche altri sparsi per l'Italia, abbiamo preferito non modificare i patti contrattuali, cambiando i turni o attribuendo un premio ogni volta che questi subiscono variazioni.

PRESIDENTE. Desidero fare alcune brevissime osservazioni. Intanto, dai dati dell'INPS in nostro possesso risultano significativi straordinari in presenza, come è stato già ricordato in questa sede, di una mobilità aperta; tuttavia, non mi addentro in questo tema perché andremmo oltre l'argomento oggetto dell'audizione.

La stessa affermazione del responsabile della sicurezza, dottor Cafueri, quando sostiene che il luogo non era ritenuto particolarmente a rischio, appare straordinariamente inopportuna. Tra l'altro, bisognerebbe capire se è vero quanto state sostenendo, cioè che attraverso un processo di sfregamento si sono determinate scintille e quindi anche un incendio, ma che era la prima volta. Al contrario, i lavoratori e non solo i sindacati ci hanno riferito che non era la prima volta che ciò si verificava, ma che spesso erano chiamati ad intervenire. Pertanto, un luogo dove qualcuno viene chiamato a spegnere un incendio, sia pure piccolo, credo meriti particolare attenzione e non possa essere definito un luogo non di particolare rischio.

Inoltre, mi sembra che lei abbia altresì detto che c'è stata una ridotta manutenzione.

CAFUERI. Questo non l'ho detto, anche perché non gestisco io l'organizzazione della manutenzione.

PRESIDENTE. A me è sembrato di aver sentito che c'è stata una ridotta manutenzione.

FERRUCCI. Mi scusi, signor Presidente, il dottor Cafueri ha parlato di ridotto numero dei manutentori.

PRESIDENTE. Allora bisogna capire come il ridotto numero di manutentori incide sulla manutenzione.

Un altro aspetto singolare è che togliendo corrente all'impianto si blocchino anche le porte; credo che sarebbe stato prevedibile realizzare due linee diverse. Non sono un tecnico né un elettricista, ma si poteva immaginare che la corrente avrebbe potuto essere staccata a causa di eventuali rischi, così come è avvenuto; tuttavia non è stato previsto per tempo che non si bloccassero anche le porte. Da tutto quello che state dicendo risulta l'esistenza di lacune, peraltro facilmente risolvibili. Per quanto riguarda le porte, è vero che l'ingegner Salerno ci ha detto che non sono di metallo, ma dovrebbe provare lui ad alzarle; occorre un mezzo che

le sfondi, non si alzano. Abbiamo quindi a che fare con lavoratori che avrebbero dovuto trovare una via di fuga e non avevano il muletto per sfondare quella via di fuga.

SALERNO. Di fianco a questo portone c'è la porta sempre aperta.

PRESIDENTE. L'ho vista, perché siamo entrati nello stabilimento. Stiamo parlando di una porta angusta di circa un metro; inoltre, si tratta di una porta di servizio, non di un portone che si alza con i pannelli, che di fatto si è bloccato. Sono argomenti di interesse sui quali riflettere con straordinaria attenzione e su questo credo occorra un vero approfondimento.

Desidero porre, infine, un'altra domanda. C'è un sistema di sicurezza antincendio automatico su quella enorme macchina che mi sembra – anzi, le chiedo conferma di ciò – risalga ai tempi del piano Marshall?

SALERNO. No. Quella linea è stata costruita nel 1990.

PRESIDENTE. Mi riferisco alla macchina, lasciamo stare la linea. Parlo dei pezzi, delle strutture. Si può costruire una linea, preservando strutture già esistenti. Quindi il piano Marshall non c'entra?

SALERNO. No. Non su quell'impianto.

PRESIDENTE. E non è previsto nessun sistema automatico di sicurezza antincendio, da quanto abbiamo appurato.

ROILO (Ulivo). Voglio, innanzitutto, rivolgere una domanda che mi sembra abbastanza rilevante, direi centrale. Non ho potuto partecipare al sopralluogo insieme agli altri componenti della Commissione, né ho avuto il tempo di farmi spiegare esattamente le caratteristiche dell'impianto nel quale si è scatenato l'incendio furioso che ha determinato la morte di cinque operai e il ferimento gravissimo di altri due. Non ho, quindi, elementi tecnici e riferimenti tecnologici precisi. Ciò che però mi ha colpito, in particolare, delle vostre prime descrizioni rispetto all'eventuale causa di questo drammatico e gravissimo incidente è che da uno sfregamento, dunque da un incidente di tipo meccanico (se ho ben capito), si sia potuto scatenare un incendio così devastante. Qual è stato l'elemento che ha innescato una combustione della portata che abbiamo visto e, soprattutto, gli effetti determinati da questo incendio? Uno sfregamento metallico, in genere, determina scintille; ma deve essere presente un combustibile, liquido o gassoso che sia, perché possa innescarsi un incendio. Mi parrebbe più probabile un combustibile liquido, piuttosto che gassoso, dal momento che in presenza di gas, in genere, si sviluppano in primo luogo delle esplosioni cui poi, eventualmente, possono seguire incendi, ma non voglio entrare nel particolare.

Dunque, potremmo dedurre che sul luogo era presente una sostanza infiammabile, altrimenti difficilmente un incidente confinato in ambito esclusivamente meccanico avrebbe provocato un incendio di quel tipo. Lo dico anche per il futuro, visto che avete altri stabilimenti; anche recentemente mi sembra che in uno stabilimento di Terni ci siano stati dei focolai che, fortunatamente, non hanno prodotto alcun incendio. Mi chiedo come possa essersi scatenato un incendio di tale portata all'interno di un'azienda come la vostra, che utilizza tecnologie abbastanza standardizzate e strutturate, non nuovissime (quindi le possibilità di imprevisti dovrebbero essere anche inferiori).

Scusate la brutalità, ma non venitemi a raccontare che i sistemi antincendio andavano bene! Mi pare, purtroppo, che la portata dell'incendio dimostri che i sistemi antincendio, quali che fossero, non hanno funzionato. Non venitemi a dire che, semmai, la colpa è dell'operaio o del capoturno che non hanno verificato se tutte le manichette o gli estintori erano a posto. Secondo me, la colpa non può neanche essere dell'impresa incaricata di controllare il funzionamento dei sistemi antincendio. C'è una responsabilità aziendale sul sistema antincendio. Chi controlla? Chi deve verificare se, effettuato il controllo da parte dell'impresa incaricata di caricare gli estintori e gli altri strumenti antincendio, l'operaio o il capoturno hanno fatto il proprio dovere? Chi è preposto a fare ciò? Ci deve essere un controllo da parte dell'azienda. Per quel che mi risulta dalle esperienze professionali maturate, dovrebbe esserci un responsabile della sicurezza incaricato di verificare e provare se il sistema è davvero in grado di funzionare per evitare incidenti così gravi.

Infine, mi rivolgo a lei, signor Presidente. Ritiene possibile richiedere alla ASL di far pervenire alla Commissione le ultime prescrizioni, quelle relative alla linea interessata dall'incidente? Alla luce di quei documenti potremmo constatare se ci sono state delle prescrizioni, quali ed eventualmente verificare se gli interventi siano stati in seguito effettivamente realizzati.

PRESIDENTE. Posso risponderle subito, senatore Roilo. Siamo attendendo una relazione dettagliata da parte del responsabile della ASL, così come ci è stato comunicato nell'audizione svolta a Torino.

ZUCCHERINI (RC-SE). Forse presi dalle troppe domande, i rappresentanti dell'azienda non hanno tenuto conto di alcune domande che avevo rilevato. Le riformulo brevemente. È vero che c'erano tubi rattoppati con gli stracci? È vero che ci sono, oltre alle prescrizioni della ASL, prescrizioni della Commissione tecnica regionale? E, in caso affermativo, di quale natura?

CAFUERI. Per quanto riguarda perdite di tubi, io mi occupo di sicurezza e non mi risulta. Per quel che so direttamente, non mi risultano perdite del genere.

TIBALDI (*IU-Verdi-Com*). Può essere, tutto può essere. Può darsi che anche il ferro prenda fuoco. Ma lì dove c'è solo ferraglia, in quel tratto lì se c'è stata una scintilla e la scintilla ha provocato un incendio, con ogni probabilità, doveva esserci qualcosa che lo ha alimentato.

CAFUERI. È quello che vorrei chiarire, se me ne dà modo.

TIBALDI (*IU-Verdi-Com*). I Vigili del fuoco a noi hanno detto che è normale che su linee di quel tipo, in cui la componente oleodinamica è un fattore importante, ci possano essere delle perdite dei flessibili e che quindi qualche volta possa scoppiare un incendio.

SALERNO. Il materiale che processiamo su quella linea arriva dal laminatoio a freddo.

PRESIDENTE. Cos'è?

SALERNO. Il laminatoio a freddo è il laminatoio Sendzimir ...

PRESIDENTE. A quanti gradi operano le macchine?

SALERNO. Parliamo della macchina che lamina la lamiera a spessore che va poi processata su quella linea a freddo. È come fare la pasta: ci sono dei cilindri che schiacciano.

PRESIDENTE. Potrebbe apparire che tutto l'impianto è a freddo.

SALERNO. Viene chiamata linea a freddo, perché tratta materiale che arriva dal laminatoio a freddo e non da quello a caldo.

PRESIDENTE. Altrimenti potrebbe apparire stupefacente che tutta la lavorazione venga effettuata a freddo.

SALERNO. Ovviamente abbiamo un forno di ricottura che si trova più avanti. Su questo laminatoio utilizziamo olio minerale per raffreddare il nastro e ridurre gli attriti che si generano durante la laminazione. Quindi esce un nastro unto d'olio e, in più, c'è della carta tra le spire per evitare i graffi. Dunque, sulla linea, andiamo a processare il rotolo e togliamo questa carta oleosa. Sovente capita, se si rompe la carta, che dei pezzi finiscano nella zona sottostante. Questi vanno tolti, perché se si lasciano nella zona sottostante, in caso di incidenti come quello accaduto potrebbero prendere fuoco. Anche questo è oggetto di analisi molto attenta da parte della commissione che sta indagando. So che hanno scattato numerose fotografie e che stanno raccogliendo una documentazione.

L'elemento che si può incendiare, chiaramente, non è il ferro, ma è la carta oleosa e gli stessi gocciolamenti d'olio del nastro, che il nastro stesso si porta dietro. Quanto al flessibile rattoppato con degli stracci, se così fosse non sarebbe possibile lavorare. Si tratta di centraline che la-

vorano a 140 *bar* di pressione: se ci fosse uno straccio non ci si potrebbe avvicinare all'impianto perché spruzzerebbe olio da tutte le parti.

ZUCCHERINI (*RC-SE*). È quello che è successo.

SALERNO. Sempre parlando con chi segue la perizia, emerge che l'incendio potrebbe aver bruciato i flessibili, perché è stato detto che si sono viste le anime di metallo del flessibile, privo di gomma. Se è bruciato il flessibile, l'olio potrebbe essere stato spruzzato dal flessibile stesso. Lascerei però queste considerazioni, lo ripeto, al documento finale della commissione.

A proposito delle prescrizioni a cui è stato fatto riferimento, esse afferiscono alla procedura riguardante i grandi rischi, ovvero all'articolo 8 del decreto legislativo n. 334 del 1999. Per via dell'acido fluoridrico operiamo nell'ambito di questa legge, quindi abbiamo avviato la relativa procedura, con l'estensione del rapporto di sicurezza, sottoposto all'attenzione del comitato tecnico regionale (CTR), che l'ha analizzato, ha svolto ispezioni anche in questo caso frequenti e, a giugno, ci ha autorizzati all'esercizio, ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 334 del 1999, assegnandoci però circa dieci prescrizioni.

CAFUERI. Esatto, sono circa dieci, ma sono prescrizioni relative, ad esempio, ad una diversa taratura delle valvole di sicurezza dell'impianto di stoccaggio dell'idrogeno: si tratta di abbassare delle valvole sulla linea di trattamento B.A. (*Bright Annealing*), che tra l'altro è stata smontata e portata a Terni. Altre prescrizioni sono relative al serbatoio di gasolio che abbiamo all'interno dello stabilimento e che serve per alimentare i carrelli elevatori. Un'altra è relativa ad un impianto di rilevazione dei fumi su un deposito di carta da macero posto proprio all'esterno dello stabilimento. Tutte queste prescrizioni sono state ottemperate e la relativa risposta era pronta; un *dossier* con tutta la documentazione è stato sequestrato dagli ufficiali di polizia giudiziaria.

PRESIDENTE. Nessuna di queste prescrizione riguardava la linea 5?

CAFUERI. Assolutamente no.

PRESIDENTE. Ci troviamo di fronte all'esigenza di non concludere l'audizione e dunque di rinviarne il seguito ad altra seduta, perché altri colleghi desiderano intervenire e gli stessi temi che sono stati posti credo rendano necessarie ulteriori riflessioni e approfondimenti. Del resto, gran parte dei quesiti rivolti dai membri della Commissione fanno emergere la nostra esigenza di capire e conoscere meglio la situazione. Quindi, credo che il rinvio dell'audizione possa permettere anche ai dirigenti, ai responsabili, ai rappresentanti dell'azienda di fornirci maggiori elementi e dettagli, oltre che di rispondere alle ulteriori richieste che i senatori ritengano opportuno rivolgere.

SALERNO. Ci tengo a precisare che qui non stiamo dando la colpa a nessun operaio. Questo tengo a sottolinearlo a livello personale.

PRESIDENTE. Nessuno l'ha mai pensato.

SALERNO. Mi sembrava di aver capito così.

TIBALDI (IU-Verdi-Com). Qualcuno sulla stampa lo ha fatto.

PRESIDENTE Ingegnere Salerno, tutto ciò è lontano da noi. La nostra Commissione ha il compito istituzionale di acquisire elementi, di capire, di conoscere: non abbiamo né condizionamenti, né preconcetti, né tantomeno possono essere alimentate al nostro interno riflessioni che provengano dall'esterno, da non si sa chi. Vogliamo ascoltare le persone direttamente e prendere atto di quanto ci dicono. Non ci interessano fatti, pettegolezzi o circostanze raccolti fuori da questa Commissione. Ci interessa capire ciò che stiamo chiedendo. Questo è il motivo per cui credo sia necessario un ulteriore approfondimento e quindi permettere ai rappresentanti dell'azienda di intervenire con maggiore tranquillità, con maggior tempo e riflessione: del resto questo è stato un primo incontro, forse utile anche per capire il nostro modo di lavorare; essendo la nostra una Commissione inquirente, è giusto dare anche la possibilità di riflettere e organizzare meglio le idee. Lo stesso vale anche per i componenti della Commissione e soprattutto per i colleghi senatori che non sono ancora intervenuti. Ci premureremo dunque di inviarvi un'ulteriore richiesta di convocazione per proseguire in altra seduta la presente audizione.

Pongo un ultimo quesito, a cui risponderete la prossima volta. Vi chiedo come mai quell'impianto non aveva meccanismi automatici di spegnimento dell'incendio quando, se ricordo bene, nel 2002, in altro punto dello stabilimento, l'azione di meccanismi automatici di spegnimento ha evitato qualsiasi danno alle persone. C'è la necessità di capire meglio e di approfondire e sono convinto che, con serietà e impegno, continueremo a farlo. Ringraziando gli auditi per la loro presenza, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

Audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato

PRESIDENTE. Segue l'audizione dell'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ingegner Mauro Moretti. Saluto gli ospiti presenti che ringrazio per aver accolto il nostro invito. Conoscete la nostra Commissione, quindi le sue finalità. C'è un'attenzione anche verso il settore delle ferrovie, in riferimento ai frequenti incidenti che si determinano.

È proprio di ieri – tanto per ricordare un fatto, se non sbaglio – una sentenza di condanna per il famoso problema di sicurezza delle porte.

MORETTI. Sicurezza del lavoro o sicurezza dei treni?

PRESIDENTE. Parlo di sicurezza del lavoro. Ingegnere Moretti, il suo mi sembra l'approccio più sbagliato. Cerchiamo di mantenere ciascuno il proprio ruolo e cerchiamo di capire: quando parlo di sicurezza sul lavoro mi riferisco anche alle persone che operano sui treni, che hanno lamentato problemi di sicurezza, ma ovviamente anche ai viaggiatori. Può capitare di cadere dal treno sia ad una persona che vi lavora sia ad una persona che è in viaggio; la porta che non funziona non distingue chi ha il cappello da ferroviere, ed allora non cade, e chi non lo ha che invece può cadere, appunto com'è successo a Prato. Merita maggior rispetto ciò che è accaduto a Prato, dove è morta una persona e dove è intervenuta anche una sentenza di condanna.

Le ripeto quanto affermano le stesse organizzazioni sindacali del settore, che chiedono maggiore sicurezza. Non parliamo dei fatti che hanno determinato incidenti e la morte di macchinisti; ne abbiamo una serie. Vi invito su questo tema ad una serenità maggiore perché questo è il nostro obiettivo e il nostro compito. Siamo maestri della polemica e della dialettica, però credo che questo non sia il luogo né della polemica né della dialettica, per cui chi ne vuol fare è bene vada a farle fuori da questa porta, perché ciò non rientra nelle nostre intenzioni.

Se vogliamo entrare nel merito della questione, avremo piacere di ascoltare quanto stanno facendo le Ferrovie e quanto intendono fare per ridurre i numerosi incidenti sul lavoro che si registrano e che riguardano i dipendenti delle Ferrovie; tuttavia il nostro compito di parlamentari ci impone di occuparci della sicurezza di tutti, compresi i cittadini.

CIPOLLETTA. Signor Presidente, siamo assolutamente disponibili a dare tutte le informazioni necessarie. Proprio a questo fine siamo venuti con una folta rappresentanza, poiché la società Ferrovie dello Stato è complessa e – come lei ha ricordato – i problemi della sicurezza sussistono sia nei confronti del lavoro sia nei confronti dei clienti e dei cittadini che circolano nel sistema delle Ferrovie; un sistema che movimentava 8.000 treni al giorno e quindi si comprende come l'attenzione a questo tipo di tematiche sia piuttosto forte.

Mi consenta di presentarle le persone che sono con me (siamo venuti per poter dare il massimo delle informazioni possibili): l'amministratore delegato Mauro Moretti, responsabile operativo della società; l'ingegner Elia, responsabile della Rete ferroviaria italiana; l'ingegner Vincenzo Soprano, responsabile di Trenitalia. Sono presenti le due grandi società che rappresentano la parte rilevante della nostra impresa, ma ci rendiamo conto che anche altre nostre società hanno problemi che interessano questa Commissione e siamo pronti a rispondere. Mi riferisco in particolare alla Italferr, la società di ingegneria, che quindi ha la direzione di tutti i lavori e di tutti i cantieri che portiamo in giro per l'Italia, per arrivare alle società che gestiscono le stazioni, i parcheggi e quant'altro. Come dicevo, siamo totalmente disponibili a una collaborazione con il Parlamento; non potrebbe essere altrimenti, ma lo voglio sottolineare. Questa società, in cui opero da oltre un anno ma che comincio a conoscere abbastanza

bene, ha interiorizzato in maniera molto forte il tema della sicurezza, anche se non saremo tranquilli finché gli incidenti non si ridurranno a zero. Questo è l'obiettivo che bisogna porsi nei confronti dei cittadini, ma anche dei lavoratori, sapendo che raggiungerlo è difficile. Forniremo, pertanto, informazioni dettagliate su come viene gestito al nostro interno il sistema di sicurezza e sui risultati conseguiti, che non possono assolutamente vederci soddisfatti finché gli incidenti non si azzereranno. Tuttavia, le posso già anticipare che siamo su una strada di netto miglioramento rispetto al passato.

In relazione ai recenti eventi accaduti all'esterno ma anche all'interno della nostra azienda, vorrei soltanto aggiungere che a partire dai prossimi giorni porteremo avanti progetti ancor più specifici per sviluppare il senso della sicurezza, oltre all'applicazione delle norme in essere. Quest'ultimo aspetto è importante; è necessario controllare che la normativa venga effettivamente applicata, tuttavia è di grande rilievo che il comportamento dell'intera azienda e di tutte le persone che vi lavorano sappia sempre tener presente l'esistenza del rischio. Ciò si ottiene anche attraverso formule di monitoraggio, con la simulazione di incidenti e con operazioni che mantengano vigile l'attenzione, perché se le persone non prestano costantemente la necessaria attenzione il rischio di incidente può sempre esserci.

MORETTI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto scusarmi se il mio intervento è stato inteso come polemico, poiché non voleva esserlo.

PRESIDENTE. Le interruzioni sono solo polemiche, glielo dice chi fa politica.

MORETTI. Io non faccio politica e non era questo il mio intento; ho fatto quell'interruzione semplicemente perché per l'audizione di oggi ci siamo preparati sul tema della sicurezza sul lavoro, tuttavia siamo disponibili a discutere di qualunque tipo di sicurezza, dal momento che per il settore ferroviario essa rappresenta la base di ogni azione. Forse è noto che il nostro è l'unico settore dove tutto va programmato a priori; non è infatti possibile concepire che i treni entrino in linea senza essere pensati, progettati e programmati a priori; successivamente, una volta entrati in linea vengono guidati direttamente da terra e non dal macchinista che ha solo la funzione di frenare e accelerare secondo tabelle che sono pre-determinate.

Oggi – proprio nel momento in cui vi sto parlando – stiamo completando l'automazione della guida dei treni. Saremo i primi al mondo ad avere una rete per la protezione dei treni in marcia completamente automatizzata. Sono risultati importanti, che testimoniano un'attenzione e una cultura che hanno anche dei risvolti immediati sulle azioni organizzative, sulle operazioni tecnologiche e sull'interfaccia con gli uomini che devono essere preparati, formati e addestrati costantemente affinché si muovano in sicurezza.

Ripeto, mi sono permesso di intervenire senza intenzioni polemiche e domando scusa se tale interruzione è stata interpretata in questo modo. Tornando alle tematiche del lavoro, il fatto che una persona possa morire per un problema legato alle porte ha un enorme impatto emotivo negativo nella nostra azienda. In questo caso, però, l'incidente non è collegato al lavoro ma, per dare un'idea, è come se dipendesse dalla sicurezza relativa alla circolazione delle automobili, cioè al codice della strada. Abbiamo due tipi di legislazione: l'uno si riferisce specificamente alla circolazione dei treni, una sorta di codice della strada, l'altro è legato alle condizioni di lavoro. Questo determina grandi effetti sui numeri. Vi sono anche altri aspetti legati agli incidenti *in itinere* che, in termini percentuali, nel nostro caso rappresentano la principale causa di infortunio.

Per quanto riguarda il lavoro negli ultimi tempi abbiamo avuto una forte riduzione del personale, arrivando a circa 90.000 unità nel settore ferroviario (95.000 nel gruppo); a tale *trend* in diminuzione è corrisposto, per fortuna, un calo degli infortuni o del numero di incidenti sul lavoro. Infatti, a fronte di una riduzione del 53 per cento della forza lavoro si è registrata una contrazione degli infortuni pari a circa il 75 per cento. Sulla base dei dati nazionali INAIL, il decremento complessivo che si è verificato dal 2001 al 2006 è pari all'8,6 per cento. Nel nostro caso, abbiamo avuto una riduzione del 17,3 per cento, quindi il nostro *trend* di riduzione è circa il doppio rispetto al dato medio nazionale (riduzione del numero di infortuni in termini percentuali rispetto al numero di addetti).

In questo contesto, occorre considerare la rilevante presenza di una causa di infortuni che consideriamo di ordine lavorativo, ma che si manifesta in un ambiente non lavorativo, cioè sulle strade pubbliche. Nel nostro monte-cause abbiamo una media di infortuni *in itinere* pari a circa il 9 per cento; all'interno di tale percentuale gli infortuni mortali *in itinere*, ovvero quelli che si verificano a seguito di incidenti quasi sempre stradali mentre ci si reca al lavoro, sono il 22 per cento. Riporto questi dati perché cerchiamo d'intervenire su tali problematiche anche facendo formazione alla guida ai soggetti che si devono spostare sulle strade con mezzi dell'azienda per andare da un cantiere all'altro; molto spesso, infatti, si tratta di infortuni che vengono determinati non solo dalle persone, ma dall'ambiente stesso, cioè la strada.

Gli infortuni mortali rappresentano per noi il dato più significativo e sono il punto di analisi dal quale partire nelle azioni di miglioramento che dobbiamo svolgere. Tra il 2001 e il 2007 abbiamo avuto una media di circa otto, dieci persone coinvolte l'anno, prendendo in considerazione tutti i tipi di incidenti: quelli *in itinere*, quelli legati alla circolazione dei treni, nonché quelli collegati al lavoro in senso stretto che si svolge per manutenzione e che hanno a che fare con i rischi di lavoro. Il nostro ambiente è molto pericoloso, perché è come lavorare sulla strada, ma con veicoli che hanno minore possibilità di agire istantaneamente frenando per ridurre il pericolo.

Anche se tutto viene accuratamente programmato anche, ad esempio, per quanto riguarda gli interventi di manutenzione in piena linea non sem-

pre con la valutazione dei rischi si ha la possibilità di prevedere e prevenire ciò che può accadere. A tal proposito, proprio in questo settore che manifesta maggiori pericoli, (quello cioè legato alla manutenzione delle linee in presenza di circolazione dei treni), in questi anni sono stati effettuati numerosissimi interventi di introduzione di sistemi automatici per avvisare i singoli lavoratori nei cantieri sullo stato della circolazione dei treni. In sostanza, si tratta di un sistema automatico che con molto anticipo e attraverso sistemi acustici e visivi, vibrazioni ed altro, annuncia agli addetti che stanno lavorando l'arrivo di un treno affinché abbandonino per tempo il cantiere mettendosi in condizioni di sicurezza (se siete interessati potremmo fornirvi ogni informazione in merito).

Tutto ciò rappresenta un elemento innovativo molto importante. Ricordo che fino agli anni 90 (dunque non molto tempo fa) non c'era nulla di automatico: tutte le segnalazioni erano manuali. Senz'altro avrete visto in alcuni film che venivano utilizzate delle trombette e bandiere per annunciare l'arrivo dei treni; un sistema assolutamente inefficace e davvero causa di problemi per quanto riguarda la sicurezza del lavoro.

Un altro ambito molto particolare è quello relativo alla formazione dei treni, cioè all'aggancio e allo sgancio delle carrozze. Anche in questo caso esistono norme molto rigide sia per ciò che concerne il lavoro individuale che di squadra attualmente molto proceduralizzato e, per quanto possibile, automatizzato. Anche in questo settore si verificano, purtroppo, infortuni rilevanti. Come ho già accennato, negli ultimi anni gli infortuni hanno riguardato una media di 8-10 persone, mentre nell'ultimo anno sono stati registrati ben 9 infortuni mortali, dei quali uno *in itinere*: un incidente legato alla circolazione dei treni verificatosi circa una settimana, fa nella notte. Vorrei ricordare ciò che è accaduto. Era stato chiesto un intervento di manutenzione su un impianto di segnalazione fuori uso. La squadra di pronto intervento reperibile quella sera giunta sul posto è intervenuta sull'impianto. Terminato il proprio lavoro l'addetto stava per tornare all'automobile che si trovava sull'altro lato dei binari ma, purtroppo, ha attraversato i binari sembra senza guardare. In questo caso non si trattava di un cantiere, ma di un'operazione di verifica su delle garitte.

L'elevato numero di infortuni mortali registrati quest'anno è soprattutto legato al verificarsi di un incidente – ben noto – che ha visto la collisione di due navi nello stretto di Messina nel corso della quale purtroppo, in un'unica occasione, sono deceduti ben quattro nostri colleghi.

Per evitare che si verifichino situazioni analoghe stiamo agendo su tre settori fondamentali: l'organizzazione, la tecnologia, la formazione degli uomini.

Per quanto riguarda la formazione, quest'anno abbiamo previsto 207.924 ore di formazione destinate a 90.000 persone. È prevista una partecipazione biennale continua a tali corsi di aggiornamento e formazione cui partecipano tutti i lavoratori che svolgono attività che potrebbero comportare dei rischi, fermo restando che solo 70.000 rientrano in questa categoria, mentre tutti gli altri svolgono delle normali funzioni i cui rischi

sono molto inferiori rispetto a quelli che potrebbero verificarsi negli altri settori produttivi.

Abbiamo inoltre arricchito il nostro sito *Intranet* inserendovi un elenco delle principali cause di incidenti, oltre alla ricostruzione di alcuni casi specifici perché siano a disposizione di tutti e tutti possano beneficiare di tali esperienze arricchendo la propria conoscenza e professionalità. A livello organizzativo, abbiamo agito per unità produttive perfettamente autonome e corrispondenti alla funzione di datore di lavoro. Le unità produttive sono circa 100 ed ogni capo di unità produttiva, direttamente collegato al lavoro che in tale unità viene svolto, può avvalersi di specifici interventi collegati al suo ambiente lavorativo e al suo particolare tipo di lavorazione, con piena disponibilità di mezzi e autonomia di intervento.

Abbiamo, inoltre, operato sulla tecnologia collegata alla circolazione dei treni, ma anche ai luoghi di lavoro legati alla manutenzione o ad ambienti industriali più in generale. I relativi investimenti sono stati massicci e molto spesso si sono sovrapposti tra loro: solo per il sistema automatico di protezione dei treni (sistema comando marcia treni a vari livelli) abbiamo effettuato investimenti su rete e su rotabili per circa 4 miliardi di euro. Naturalmente, in questo caso gli effetti positivi, in termini di sicurezza, si ripercuotono enormemente anche sui cittadini clienti.

Ricordo che per quanto riguarda la circolazione dei treni, il nostro gruppo detiene ancora il primato in Europa in termini di sicurezza. Questo per noi è un grande onore, considerando che i nostri competitori sono rappresentati da compagnie svizzere, tedesche, oltre ad altre piccole imprese. È un primato al quale teniamo molto e che stiamo consolidando sempre più implementando i tre aspetti cui ho fatto cenno poc'anzi e cioè la tecnologia, l'organizzazione e l'uomo, la sua formazione.

Abbiamo realizzato poi altre importanti azioni di cui vorrei portarvi a conoscenza. In particolare, nel 2006 abbiamo realizzato il primo esempio in Italia di approccio integrale alla sicurezza attraverso l'operazione di assicurazione qualità seguita dalla TUV di Monaco, al fine di aggredire la cultura della sicurezza nel suo insieme e di fornire ai lavoratori un forte elemento base di riferimento. Abbiamo cioè affrontato il problema sicurezza integrando l'aspetto del lavoro, della circolazione dei treni e quello ambientale. Il progetto è stato avviato su Rete ferroviaria italiana che nel 2006 è stata la prima azienda in Italia ad essere assicurata in questo modo, secondo gli *standards* ISO 9001, ISO 14000 e ISO 18000, oltre agli *standards* legati alla sicurezza del lavoro. Ora stiamo estendendo tale forma di assicurazione alle altre imprese del gruppo, in particolare, a Trenitalia per garantire un approccio forte, in termini culturali, per i nostri lavoratori e per tutti coloro che hanno a che fare con ambienti di lavoro particolarmente insidiosi.

Operiamo attraverso campagne di sicurezza specifiche per ogni singola impresa che quest'anno riproporremo in due occasioni con mesi dedicati alla sicurezza: la prima è prevista per la primavera del 2008 ed è relativa alla sicurezza nel lavoro, la seconda nell'autunno 2008 e riguarderà il tema della sicurezza dell'esercizio e ambientale. Si insiste sugli

elementi comuni della sicurezza, anche se espressi secondo modalità, regole e legislazioni diverse, perché oltre a rappresentare un comune elemento culturale, sono il più importante dei baluardi che si possa determinare.

Con riguardo alla legge n. 123 del 2007, abbiamo organizzato e prevediamo di realizzare l'implementazione degli interventi di aggiornamento (in verità, non molti) attraverso percorsi di formazione e aggiornamento specificamente riferiti agli elementi contenuti nella legge, che focalizza la sua attenzione sulla sicurezza e sugli effetti della responsabilità dei dirigenti e dei preposti che coinvolgeremo in maniera particolare affinché pongano il tema della sicurezza come tema centrale del proprio compito produttivo.

Vorrei completare il mio intervento con un ultimo concetto: abbiamo registrato in questi anni un *trend* positivo. Il tutto è stato formalmente testimoniato anche dalla forte diminuzione dei premi assicurativi INAIL, che si pone come risultato concreto e visibile di quello che stiamo facendo. Naturalmente non abbiamo terminato il nostro percorso, come diceva il presidente Cipolletta, ma tutti gli elementi presenti, in particolare l'approccio integrato alla sicurezza e la determinazione di assicurazioni di parte terza autorevoli come il TUV – assicuratori di peso non certo irrilevante – ci danno tranquillità, perché la possibilità di confrontarci con terzi offre una testimonianza concreta della nostra volontà di agire fino in fondo per intervenire sulle cause che determinano momenti di rischio all'interno del nostro ambiente.

MONGIELLO (*PD-Ulivo*). Signor Presidente, intendo ringraziarla per la solerzia con la quale ha risposto alla mia sollecitazione, convocando la dirigenza di Ferrovie dello Stato Spa e di Trenitalia Spa. L'ingegner Moretti ha fornito un quadro abbastanza esaustivo della situazione attuale dell'azienda e del *trend* positivo a cui ha fatto riferimento, che l'ha resa «numero uno» in Europa. Questo dato ci fa piacere, anche se contrasta con una serie di articoli pubblicati dalla stampa, già da diverso tempo. Apro una parentesi, se mi è consentita una battuta, signor Presidente. L'automazione, ingegner Moretti, si ferma a Roma; lo dico solo per un fatto geografico. Ho saputo, leggendo le agenzie di stampa, che lei ha risposto alle polemiche sorte a proposito del famoso treno Lecce-Roma: dunque la conforterà sapere che lo stesso treno, su cui ho viaggiato ieri, è arrivato a destinazione con dieci minuti di anticipo. C'è quindi qualche nota positiva in una situazione oltremodo pesante.

La presente Commissione deve occuparsi soltanto del settore di competenza e quindi le risparmierei una serie di domande che le avrei posto in altra sede. Mi ha colpito però l'articolo apparso sul «Corriere della sera» due settimane fa, che parlava di: «Porte *killer* sui treni, convogli che partono trascinandosi dietro ferrovieri e passeggeri, oltre 800 incidenti rilevati dai ferrovieri, quattro i casi mortali solo da giugno ad oggi. E così i rappresentanti dell'assemblea nazionale dei ferrovieri (...) hanno deciso di rivolgersi alle Procure della Repubblica di tutta Italia. Sotto accusa le porte

di Intercity, espressi, treni regionali per pendolari, privi del sistema di segnalazione visiva ai macchinisti dell'avvenuta chiusura. Le peggiori sarebbero le «Gran confort» e «Media Distanza», responsabili secondo i ferrovieri della maggioranza degli incidenti. Ma ora anche le porte dei treni più moderni muniti di spie luminose rischiano di incappare negli stessi pericoli. Tutta colpa della normativa appena introdotta da Trenitalia, spiegano i ferrovieri, che ha eliminato l'obbligo di non partire se le spie luminose del controllo porte chiuse non sono accese davanti ai macchinisti. Uno snellimento, protestano i delegati dei ferrovieri, per non incorrere nei ritardi». L'articolo si conclude dicendo che: «Ma intanto gli esposti sono ricchi di notazioni preoccupanti, soprattutto a carico del personale viaggiante incorso in numerosi incidenti, (...) come quel capotreno, Antonio Di Luccio, a cui un anno fa a Bologna sono stati amputati un piede e una gamba. Incastrato in una porta di una "Gran confort" era stato trascinato per oltre dieci metri».

Si tratta di un articolo che mi ha colpito. Sono costretta a viaggiare spesso in treno e appartenendo ad una famiglia di ferrovieri sento parlare ogni giorno della sicurezza sui treni. Mi sembra, dal quadro che lei ha offerto quest'oggi, che questo *trend* positivo rifletta un ottimismo che però non registro all'interno delle carrozze quando mi capita di viaggiare sui treni. Ciò al di là di tutti i problemi che possono essere presenti e che sono di differente natura. Lei sa bene di cosa sto parlando; ci sono due mondi diversi: uno che si ferma a Roma e un altro che va da Roma in giù. Non si spiega per quale motivo i treni del Sud sono sporchi, puzzolenti, lenti e vecchi. Questa è una denuncia che ho fatto attraverso varie interrogazioni parlamentari: essendo fruitrice del servizio non ne sono soddisfatta, per una serie di ragioni.

Oltre al servizio scadente, c'è il fatto che i ferrovieri, mi dispiace dirlo, spesso si lamentano della mancanza di sicurezza. Ecco perché ho inteso sollecitare il Presidente della Commissione a convocare gli auditi, preoccupata dal fatto che nel momento in cui si provvede ad un'eccessiva automazione diminuiscano le garanzie per la sicurezza dei lavoratori e dei fruitori di questo servizio.

ZUCCHERINI (RC-SE). Non riesco bene a distinguere la sicurezza del lavoro nelle Ferrovie dalla sicurezza ferroviaria. Nel primo caso si parla del luogo di lavoro e dunque c'è lo spazio per un intervento parlamentare e nell'altro di un mezzo di trasporto. Spesso però i rischi sono correlati. Vorrei porre alcune domande ai rappresentanti dell'azienda, sperando che siano attinenti alle questioni della sicurezza sul lavoro. Anzitutto vorrei alcune delucidazioni sul sistema, che a me è ancora un po' oscuro, dell'«uomo morto» nonchè sul personale e sulla sicurezza sul lavoro.

Per quanto riguarda l'automazione mi sembra chiaro, ma non vorrei sbagliare, che con essa si intende cercare di eliminare le possibilità di incidente e di errore umano, ovviamente anche con una riduzione del personale, ma questa è una conseguenza secondaria. Chiedo se è vero – a me

risulta esserlo – che ci sono stazioni pronte per l'automazione ma che i vettori non sono pronti, in quanto c'è un problema che attiene alla sicurezza del lavoro e alla sicurezza ferroviaria, relativo alla difficoltà di manutenzione nelle carrozze.

Anche a me piacerebbe viaggiare sul treno, ma vivo in un luogo in cui il treno parte e ritorna senza andare in nessun luogo: sfortuna delle collocazioni geografiche. C'è ad esempio un treno che parte da Roma in cui non è possibile viaggiare nelle ultime due carrozze; non perché esse non siano adatte, ma perché se si sale dietro, il locomotore non ce la fa: a volte siamo addirittura scesi a spingere. Ingegnere Moretti, questa non è una barzelletta; una volta siamo dovuti scendere ed eravamo in mezzo alla linea mentre passava l'Eurostar. È arrivato un altro macchinista, ha fatto prendere la rincorsa al treno e ciò ha consentito di oltrepassare la salita di Baiano. Non è una barzelletta, è la verità. Mi hanno impedito di spingere, altrimenti avremmo fatto prima.

Ovviamente questo non rappresenta l'andamento complessivo delle Ferrovie, ma mi interessa il punto della manutenzione dei convogli e delle carrozze; mi interessa fare un ragionamento non solo sui treni e sul lavoro, ma altresì sulle squadre che fanno la manutenzione. Vorrei sapere se risponde al vero che sono drasticamente sotto organico, con ricorso a lavoro straordinario per lunghi periodi.

Infine, per attenermi alle questioni della sicurezza, sono stati riportati dati significativi: meno 17 per cento degli infortuni sul lavoro. Tralascio quelli *in itinere* non perché non siano rilevanti, anzi sono i più gravi, ma in quanto non dipendono direttamente dalle modalità di organizzazione del lavoro e del servizio dell'azienda, bensì dal sistema generale dei trasporti. Vorrei sapere però se questo dato viene calcolato in rapporto alle ore lavorate, diversamente di per sé può non essere significativo. Vorrei anche sapere se l'azienda, dal punto di vista conoscitivo (come si sa ricorre al lavoro in appalto), ha notizia della quantità degli infortuni sul lavoro in appalto delle Ferrovie, che per la Commissione è questione rilevante.

MORETTI. Capisco che a volte è difficile distinguere i due aspetti della sicurezza, però – ripeto – vi sono due legislazioni diverse che sono perfettamente distinguibili, così come esiste un codice della strada che non ha nulla a che fare con il problema della sicurezza del lavoro e quando vi ha a che fare tali aspetti vengono perfettamente correlati. Permettetemi di fare questa distinzione altrimenti non riusciremo a fornirvi quegli elementi che poi dovrete valutare per eventuali iniziative legislative che riterrete opportune.

Per quanto attiene alla domanda sul dato del 17 per cento, quest'ultimo è calcolato rispetto alle ore di lavoro, per cui è assolutamente confrontabile negli anni in relazione alla presenza reale degli uomini.

Per quanto attiene al lavoro in appalto, non ho con me oggi i dati relativi; sarà nostra cura inviarli alla Commissione, poiché li abbiamo a sistema e quindi siamo con molta tranquillità in grado di fornirli.

Per ciò che concerne le altre questioni non attinenti al lavoro, la prima informazione è la seguente: l'automazione non si ferma a Roma. Posso dirvi – sembrerà straordinario – che la Regione che per prima ha avuto il completamento dell'automazione è stata la Sardegna, dove tutto è automatizzato, sia il sistema di protezione automatico della massa dei treni che il comando alle stazioni da parte di un sito remoto, che viene fatto in maniera automatica. Abbiamo esteso a tutta la rete il progetto, che sarà completato quest'anno con gli ultimi rilasci nel febbraio del prossimo anno. Avremo a quel punto l'intera rete – 16.500 chilometri, da Bolzano ad Agrigento – dotata di un sistema specifico per ogni tipo di dimensione, rispetto alla quantità di treni che devono essere trattati. Un sistema completamente automatizzato che, nel caso di errore del macchinista nella guida del treno (in particolare non vedere i segnali o non seguire le esatte prescrizioni di frenatura nel momento specifico e così via), interviene automaticamente e se il macchinista non risponde mette in frenatura automatica il treno.

La flotta di Trenitalia – la parte a rete naturalmente è Rete ferroviaria italiana – sarà completata entro il giugno del 2008. Quindi – come vedete – i tempi non sono particolarmente diversi; vi è solo un problema (come diceva un importantissimo esponente del Parlamento italiano, l'onorevole Nenni): è difficile cambiare le ruote dei treni mentre queste si muovono. E noi dobbiamo fare questo, perché dobbiamo mettere in piedi sistemi di automatizzazione e allo stesso tempo dobbiamo garantire il servizio agli utenti, che lo richiedono in misura sempre maggiore, il tutto sempre con la medesima flotta.

Un altro problema, che non è un problema di lavoro bensì è legato alla sicurezza dei treni, in questo caso sta a monte, è quello dell'«uomo morto». Spero non venga considerata un'impertinenza da parte mia, ma questo è un classico esempio di come non si riesce a discutere in maniera pacata di un provvedimento che è a vantaggio del lavoro. L'«uomo morto» è un sistema che doveva essere applicato alla fine degli anni '90 e che è presente in tutte le ferrovie del mondo. Per giunta tutte le altre ferrovie italiane, non FS, ce l'hanno e continuano ad averlo e solo grazie a questo strumento, peraltro molto rozzo, che niente ha a che fare con i sistemi di automazione cui prima ho fatto riferimento, su quella rete si circola con un solo macchinista da sempre. Non c'è mai stato un esponente del Parlamento che abbia posto il problema. Trenitalia è l'unica azienda al mondo che utilizza due macchinisti; non soltanto l'unica al mondo ma anche in Italia, perché ci sono 16.500 chilometri di rete FS ma ce ne sono ben 5.000 che non sono FS. Con gli stessi mezzi, anzi con una tecnologia molto più primitiva, queste ferrovie vanno tranquillamente con un macchinista solo, ma non se ne parla nemmeno. Viceversa per le FS, con il miglior sistema di automazione esistente oggi al mondo (e non ho problemi a dimostrarlo) si mette ancora in discussione il fatto che si possa andare con un macchinista solo, con perfetta sicurezza dello stesso uomo a bordo (assai più elevata che nel caso di due macchinisti), e soprattutto dei clienti.

Voi siete sicuramente esperti di problemi del lavoro e forse conoscete i problemi legati alla psicologia della coppia, studiata particolarmente nel settore aereo ma valida anche in campo ferroviario. La maggior parte degli incidenti di cui avete letto sui giornali, compreso quello di Roccasecca per il quale è intervenuta recentemente la sentenza della Magistratura, non è legato a problemi di automazione. Quando si lavora in due nello stesso ambiente – badate, non è un'accusa ai lavoratori –, in condizioni a volte difficili, subentrano dei problemi di rapporto che portano ad essere disattenti; paradossalmente, in una coppia che rimane sempre stabile è ormai assodato che solo uno dei due guida, perché l'altro si fida ciecamente.

Non so se ricordate il film «Il ferroviere», ebbene è l'esempio di quello che affermo. L'aiuto macchinista doveva servire solamente per dire a priori qual era il segnale del treno. Se ricordate, l'aiuto macchinista, che nel film non viene punito, ad un certo punto, a segnale rosso superato, chiede all'altro se si sia accorto di essere passato con il rosso; è la dimostrazione chiara ed esemplare di ciò che avviene in questi casi. Ora, proprio perché in materia di sicurezza relativa alla circolazione dei treni (non stiamo più parlando di quella del lavoro) non abbiamo bisogno di fare particolari polemiche, abbiamo evitato di essere noi a porre la questione dell'«uomo morto» come una questione fondamentale; sarebbe stato sufficiente dimostrarvi che in Francia, in Germania, in Svizzera adottano tale sistema, che peraltro è richiesto da una direttiva europea che tuttavia le nostre ASL sembrano non riconoscere. Chiedo che anche il Parlamento in questo caso si attivi. Non possiamo semplicemente, di volta in volta, esprimere opinioni sulla base di ciò che riporta un giornalista, spesso neanche troppo esperto in materia. Questo è il problema dell'«uomo morto», che è stato superato e risolto grazie alla realizzazione di un livello di automazione molto più alto. Lascio comunque a voi la valutazione finale; resta il fatto che sui tram e su tutte le ferrovie regionali si utilizza soltanto quel meccanismo e vi assicuro che, essendo abbastanza esperto di ferrovie, avrei qualche problema a mantenere un unico macchinista col solo strumento dell'uomo morto.

Vi è poi il problema delicatissimo delle porte. A volte mi trovo in difficoltà perché se è vero che lavoro nelle ferrovie da trent'anni non sono certo amministratore delegato da tutto questo tempo, così come talvolta sembrerebbe da alcuni articoli e commenti. Ci siamo trovati a risolvere il problema dell'automazione delle porte insieme a un'infinità di altre questioni, come ad esempio quella relativa alle pulizie. Abbiamo imprese di pulizie in appalto da lunghissimo tempo e, come è noto, se qualcuno in fase di rinnovo contrattuale si azzarda a mettere in discussione che sia sempre quell'impresa a vincere l'appalto la sporcizia sarà garantita per mesi. Ebbene, anche se siamo arrivati da un anno e due mesi non possiamo tollerare questa situazione; personalmente quando salgo su un treno sporco mi vergogno. Abbiamo svolto due riunioni con le Regioni, le associazioni dei consumatori, i sindacati, i giornalisti e le imprese di pulizia impegnandoci affinché siano costituiti dei gruppi di lavoro che esaminino le ragioni per cui tale servizio non funziona; se poi le imprese in appalto

non riusciranno ad adeguarsi daremo disdetta dei contratti e faremo nuove gare (dovremo però rivedere il numero dei lotti e strutturarli in maniera tale che vi sia almeno un possibile concorrente perché in Italia non è possibile la concorrenza con imprese che hanno 4.000 addetti alla pulizia). Sapete però che molto spesso se si chiama in causa la clausola sociale e la garanzia dei diritti sindacali quegli elementi vincono. Nel rispetto dei diritti dei lavoratori delle imprese di pulizia dobbiamo dunque trovare insieme una via per superare tale problema.

MONGIELLO. Lei sa bene che questa clausola potrebbe essere salvaguardata in altro modo.

MORETTI. Le riferisco quanto è accaduto precedentemente alla mia venuta, perché io questo contratto l'ho trovato fatto. Le sto anche dicendo che voglio agire in maniera diversa; per me, infatti, è importante ottenere che i treni siano puliti, anche perché avendo realizzato l'operazione dell'automazione e – mi creda – negli ultimi anni mi sono battuto molto per questo, ora vogliamo affrontare fino in fondo il problema della pulizia. Ma abbiamo bisogno di sostegno e che non venga sempre anteposto il mantenimento dei posti di lavoro. I posti di lavoro saranno anzi più numerosi perché non vogliamo tagliare i fondi per le pulizie; dovremo, invece, avere un ricambio all'interno delle imprese per ottenere una responsabilizzazione rispetto ai compiti lavorativi. Tutte le mattine andiamo a controllare treni che ci hanno dichiarato essere stati puliti e dove invece non sono neanche passati a raccogliere la carta; mi chiedo se tutto questo sia accettabile. Per me no. Se volete, possiamo organizzare una prova, come abbiamo fatto alla presenza di numerosi assessori regionali: nella pulizia di quattro carrozze abbiamo confrontato la nostra ditta con un'impresa normale e abbiamo potuto verificare una differenza simile a quella che passa tra una stalla e una chiesa, tutto questo a parità di costi. Già sapete però – lo vedremo a breve – che il momento in cui dovremo disdire i contratti tutti i treni saranno in una condizione di maggior degrado rispetto a quella attuale. Si tratta di un passaggio difficile, tuttavia lo affronteremo; prendiamo questo impegno e speriamo di avere il sostegno di tutti. Non abbiamo la volontà di mandare a casa dei lavoratori, ma sicuramente intendiamo ottenere una responsabilizzazione, di modo che quando il lavoro inizia a non essere più gestibile all'interno di un'impresa si possano trovare forme di incentivo affinché si riesca ad effettuare un riordino che conduca al comune obiettivo: dare un minimo di soddisfazione ai clienti che, al di là dei prezzi, bassi o alti che siano, hanno diritto di viaggiare su treni puliti.

Per quanto riguarda i nuovi treni, vorrei sottoporre al Parlamento una questione: non c'è la possibilità di fare nuovi investimenti sui treni se non ci sono soldi per i contratti di servizio che devono essere dedicati al servizio universale o al trasporto regionale, che, peraltro, è anch'esso una forma di servizio universale. Abbiamo predisposto un catalogo da sottoporre al Ministro dei trasporti ed alle Regioni in cui si specifica in ma-

niera chiara che tipo di prestazione si desidera domandarci nell'ambito del servizio universale. Dove c'è mercato il problema è tutto nostro. Ma la qualità del servizio universale a mio avviso non deve essere diversa o inferiore a quella di mercato. Come l'acqua del paesino di 500 persone di cui sono sindaco, Mompeo, non è diversa da quella che si beve a Roma; l'energia elettrica erogata all'ultima delle utenze non ha una qualità più scadente di quella distribuita al centro di Roma; la situazione dei treni deve essere uguale. Quando si decide che il treno deve arrivare fino ad un certo punto, la qualità deve essere identica indipendentemente dall'essere servizio a mercato o servizio universale. Visto che noi dobbiamo fare tutto ciò attraverso la copertura dei costi, attraverso i ricavi essendo una Spa, dobbiamo avere certezza dell'entità dei contributi del contratto di servizio, come avviene in tutti i Paesi del mondo. Successivamente, rispetto alle risorse disponibili, quando stabiliremo i prezzi dei vari componenti del catalogo, la prima voce ovviamente riguarderà la vetustà dei treni: una cosa è avere treni con quarant'anni di vita e con le relative quote di ammortamento, altro è avere treni con una vita media di dieci anni. Però, se si vogliono treni con una vita media di dieci anni bisogna stabilire una quota di ammortamento che fa parte dei costi. Diversamente non potremo mai rinnovare i treni. Personalmente, vorrei aver già chiuso gli espressi del Sud e vorrei portarli almeno ad un livello di qualità socialmente accettabile qual è oggi quello dell'*intercity plus*. Ritengo che questo sia un dovere morale per tutto il Paese, oltre che mio. Tuttavia, quando conto le risorse di cui dispongo per poter rinnovare la flotta mi trovo a non averne.

Fatte queste premesse arrivo a trattare il tema delle porte. Siamo in una situazione difficile, pertanto chiedo a voi cosa fare: dobbiamo sospendere domani l'attività di tutte quelle carrozze per garantire l'incolumità dei nostri dirigenti rispetto alla legge, riducendo però del 30 per cento il servizio? La messa a punto delle porte non si fa dall'oggi al domani, anche noi avremo bisogno di momenti di transizione poter giungere ad un risultato. Tutto ciò non si realizza in due mesi. Dieci anni fa dovetti affrontare il problema dell'amianto; mi incontrai con il procuratore Guariniello e gli dissi che se riteneva che io avessi la bacchetta magica (mi misero in quella posizione all'ultimo istante perché tutti gli altri avevano degli avvisi di garanzia) e potessi riuscire nel giro di tre mesi a mettere a posto 12.000 carrozze coibentate di amianto, francamente mi chiedeva qualcosa che non era possibile fare; pertanto, non mi sarei posto neanche il problema, avrei rinunciato all'incarico e sospeso 1.200 treni. Cosa dovevo fare?

Anche in questo caso vi chiedo elementi di sostegno, di due tipi. Il primo è legato al problema dei finanziamenti che vengono assegnati: si tratta di porte di carrozze adibite al servizio universale. Secondo i macchinisti noi abbiamo detto loro di togliere il blocco porte, ma tale affermazione è assolutamente falsa e la smentisco. Con riguardo al treno che l'altra sera si è fermato vicino Caserta, visto che proprio in quella situazione i problemi legati alla sicurezza sul lavoro sono stati determinanti nel pro-

durre il gran numero di ore che abbiamo impiegato per recuperare quel treno. Ripeto, quell'affermazione è assolutamente falsa: c'è un meccanismo di blocco porte e se una porta non viene riconosciuta come chiusa non si parte. Infatti, l'altra sera i passeggeri, giustamente infuriati, aprivano le porte e quindi il treno non poteva partire perché ora era aperta una porta ora un'altra e il personale di bordo non riusciva a chiuderle tutte perché continuamente ne venivano aperte altre. Abbiamo avuto problemi enormi nell'organizzare il recupero. Ma guardiamo la situazione da un altro punto di vista: quel giorno tutte le strade erano bloccate e gli aeroporti chiusi e noi abbiamo garantito tutti i treni su tutte le linee, ad esclusione di questo. Per questo motivo siamo stati trattati come dei delinquenti. Posso dirlo qui, a porte chiuse? Nel momento in cui si è cercato di effettuare il recupero del treno si è rotto un gancio. Dovevamo dire che era un problema procurato dalla squadra dei lavoratori intervenuti? No, l'azienda se ne è assunta la responsabilità. Dovevo forse raccontare che si era spaccata l'asta del gancio nel corso dell'operazione di recupero di un treno che si sarebbe dovuta effettuare in circa due ore? Ritenevo assolutamente improponibile non difendere quei lavoratori anche se avevano commesso errori. Quella gente ha lavorato con quattro gradi sotto zero. Chi occupava il treno era molto a disagio, ma lo era molto di più chi stava sotto e lavorava su un viadotto. Avrete sentito che qualche giornalista ha detto di essersi sentito in pericolo perché stando seduto vedeva lo strapompo. E i tecnici, che lavoravano sotto allora?

Ritengo quindi sia necessario recuperare un minimo di ragionevolezza, soprattutto rispetto ad alcune notizie stampa che, a volte, non so davvero come vengano costruite. Questo è ciò che occorre perché da un lato voi possiate fornirci degli indirizzi, anche più severi ma fattibili, e da parte nostra ci sia la possibilità concreta di poter lavorare con serenità.

Il Senato si appresta a votare la legge finanziaria con la quale il tetto retributivo massimo dei *manager* pubblici sarà fissato in 274.000 euro. Mi chiedo, però, come per un'impresa con 100.000 dipendenti si possa realizzare una politica retributiva con 274.000 euro. Nella nostra azienda non esiste un rapporto 1-100 tra amministratore delegato e l'ultimo lavoratore dell'impresa. Sapete qual è la mia retribuzione? 682.000 euro. Non so come sia possibile, a queste condizioni, trovare *manager* capaci di gestire una delle aziende più complesse d'Italia. Proprio ieri ero in compagnia dell'ingegner Scaroni il quale mi ha detto che ho il più difficile dei compiti che ci sia oggi in un'impresa, peccato che poi non si riesca neanche a sostenere una politica retributiva per i dirigenti, di alto livello rispetto al mercato di riferimento.

Anche a tal riguardo vi chiedo di permetterci di poter lavorare. Non ci si può chiedere di rispettare tutti i vincoli previsti per le società per azioni (il dirigente preposto è l'ultima delle innovazioni), tutti i vincoli imposti alle aziende pubbliche (è stato inserito un consigliere della Corte dei conti direttamente nel consiglio di amministrazione), di rispettare tutti gli obblighi pubblici e privati (perché siamo un'azienda a capitale pubblico che però deve rispettare tutti gli obblighi del codice civile), fare

in modo che tutto proceda bene, salvo poi non avere a disposizione gli strumenti per lavorare.

Scusandomi per la passione con cui talvolta mi sono espresso, vi chiediamo dunque sostegno.

PRESIDENTE. Ci fa piacere che l'ingegner Moretti ci abbia fornito elementi che all'inizio dell'audizione sembravano non molto pertinenti. Il riferimento alle porte non riguarda solo i passeggeri ma anche i ferrovieri; rappresenta comunque un problema di sicurezza perché tutti si trovano all'interno del treno. Il passeggero potrebbe essere un lavoratore che si sta recando sul posto di lavoro quindi, in caso di incidente, quest'ultimo rappresenterebbe un infortunio sul lavoro, perché *in itinere*.

Abbiamo apprezzato molto ciò che lei ci ha riferito. Al momento le nostre competenze sono legate alle problematiche legate al lavoro e alla sicurezza del lavoro. Per risolvere problemi di un certo peso è necessario del tempo e lei ha questo incarico da poco più di un anno, se ricordo bene. A volte, come accade anche in politica, ci si trova a gestire situazioni ereditate e create da altri.

Tuttavia, ritengo che il tema in questione meriti una particolare attenzione quale quella che lei ci ha riferito di voler assumere. Questo era il nostro intento, non fare polemica. Grazie ancora, dunque, per il contributo apportato ai nostri lavori e se ritiene di fornire ulteriori elementi, la invito ad inviarli alla Commissione che sarà ben lieta di acquisire maggiori dati per concorrere insieme a raggiungere quanto prima l'obiettivo comune: «infortuni zero».

Dichiaro conclusa l'audizione.

Audizione dei rappresentanti della Confindustria, della Confcommercio, della CNA, della Confartigianato e della Confai in merito alle malattie professionali

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per essere intervenuti. L'audizione riguarda un aspetto particolare di approfondimento che questa Commissione sta portando avanti attraverso il gruppo di lavoro coordinato dal senatore Roilo, ovvero le malattie professionali.

RICCARDO GIOVANI. Signor Presidente, abbiamo letto con attenzione il questionario che ci è stato inviato e, anche se per alcuni aspetti non è stato agevole rispondere dovendo ottenere informazioni e dati direttamente dall'INAIL, tuttavia abbiamo riscontrato dei profili rispetto ai quali avere il punto di vista delle organizzazioni imprenditoriali può essere interessante ed utile. Oltre alle risposte al questionario, Confartigianato ha predisposto un documento più articolato di carattere generale, anche perché la questione delle malattie professionali ed in maniera particolare la questione degli infortuni sul lavoro è assai complessa e merita particolare attenzione.

Vorrei partire con alcune considerazioni di carattere generale per poi individuare alcuni suggerimenti tecnici in modo da migliorare quantomeno

il sistema informativo, aspetto che è molto importante. Partendo dall'esame dei dati della dinamica infortunistica abbiamo visto che dal 1998 al 2005 si registra un *trend* di riduzione degli infortuni, in maniera particolare nell'artigianato dove gli infortuni sul lavoro sono diminuiti dell'11,1 per cento a fronte di una diminuzione del *trend* infortunistico nell'industria e nei servizi del 7,7 per cento. Si è trattato quindi di un periodo abbastanza virtuoso per quanto concerne gli infortuni e soprattutto le morti sul lavoro. Il 2006 è stato invece un anno sfavorevole, in cui si è registrato un incremento degli infortuni mortali. Passando al 2007, proprio questa mattina abbiamo letto su «Il Sole 24 Ore» i dati del bilancio sociale dell'INAIL relativi ai primi nove mesi dell'anno, che testimoniano la ripresa del *trend* virtuoso di decremento degli infortuni e delle morti sul lavoro; si registra infatti una diminuzione dell'1,5 per cento degli infortuni e del 2,1 per cento delle morti sul lavoro. Mi preme sottolineare il dato relativo al settore delle costruzioni, uno dei settori notoriamente più a rischio, in cui si registra un calo, nel primo periodo del 2007, del 4,8 per cento degli infortuni sul lavoro e del 10,1 per cento degli infortuni mortali.

Un altro dato da cui non si può prescindere è quello dell'incidentalità stradale; si noti, infatti, che oltre il 50 per cento degli infortuni mortali dipende da incidenti stradali e il 22 per cento di essi è costituito da infortuni *in itinere*. Cito questi dati non certo per sminuire il problema, che è grave – siamo stati sempre i primi a dire che anche un solo infortunio mortale è un infortunio di troppo – ma perché non si può non aver presente il *trend* di tale fenomeno, anche in comparazione con i dati europei forniti da Eurostat (che purtroppo arrivano solo fino al 2004), che comunque segnalano che siamo in linea con gli altri Paesi europei.

Intendo evidenziare che il fenomeno degli incidenti sul lavoro e degli infortuni mortali non va affrontato, a nostro modo di vedere, né sull'onda dell'emergenza né sull'onda dell'emozione, anche se possono esservi avvenimenti di gravità tale, come quelli recentemente accaduti, da scuotere sia le singole coscienze che l'opinione pubblica. La stessa cosa si verifica, ad esempio, quando si avverte un particolare allarme sociale per un determinato reato: la prima reazione è quella di inasprire le pene; si pensa in tal modo di risolvere il problema, di far venire meno il fatto criminoso. In questo caso, la prima reazione sembra dimenticare che in Italia è presente un quadro legislativo di tutto rispetto in materia di sicurezza sul lavoro, pur se anch'esso ovviamente migliorabile. La soluzione, dunque, non è quella di inasprire le pene, né di creare nuova burocrazia. Il problema che dobbiamo porci è un altro, ovvero quello di accrescere la prevenzione e in particolare la cultura della prevenzione a tutti i livelli, coinvolgendo anche le parti sociali. Da questo punto di vista audizioni come questa sono utili, come pure è ben visto ed auspicabile un coinvolgimento più generale delle parti sociali, anche in sedi istituzionali, per l'individuazione di un quadro di azioni volto a favorire la prevenzione a livello governativo e ministeriale. La Confartigianato da questo punto di vista è disponibile a fare la sua parte.

Occorre altresì una intensificazione dei controlli. Noi, che rappresentiamo imprese in regola, cerchiamo quanto più possibile di diffondere la cultura della prevenzione e dunque vogliamo che i controlli vengano effettuati. La volontà delle parti sociali c'è, le risorse anche. Da questo punto di vista abbiamo apprezzato il recente intervento del ministro del lavoro Cesare Damiano quando ha affermato che l'INAIL ha un avanzo di gestione molto consistente ed è bene che utilizzi queste risorse per incrementare gli indennizzi a favore dei lavoratori colpiti da infortuni sul lavoro e per gratificare, attraverso la riduzione dei premi, le aziende virtuose, come quelle del comparto artigiano, il quale ha fatto segnare un decremento degli infortuni sul lavoro e ha registrato nel 2006 un avanzo di gestione di oltre un miliardo di euro. Tali risorse possono essere a loro volta investite in azioni per la prevenzione e per la sicurezza.

È invece inaccettabile che l'INAIL utilizzi, ad esempio, una parte delle risorse per azioni che nulla hanno a che vedere con la sua missione istituzionale, quali la costruzione di caserme, di *campus* universitari e di centri sportivi. Ho rivisto, in proposito, alcune delibere del consiglio di amministrazione dell'INAIL, dal 2005 in poi. Troviamo davvero incomprensibile che vengano investite risorse per tali attività anziché destinarle interamente ai filoni di cui parlavo prima, ovvero alla riduzione dei premi per le aziende virtuose, all'incremento degli indennizzi in favore dei lavoratori, nonché alla promozione di maggiori e migliori azioni per la sicurezza.

Vorrei dedicare l'ultima parte del mio intervento ad un aspetto tecnico, quello dei dati. Dal nostro punto di vista, un settore in cui l'INAIL è carente è infatti quello relativo ai dati sugli infortuni. Gli unici dati sugli infortuni di cui in Italia disponiamo sono quelli dell'INAIL, gestiti quindi in una condizione di monopolio. Ad esempio, non esiste alcuna rilevazione da parte dell'ISTAT degli infortuni sul lavoro, fatta eccezione per gli incidenti stradali, che vengono rilevati in collaborazione con l'ACI.

Nella sezione *on-line* delle statistiche INAIL le note di aggiornamento sono estremamente essenziali, direi povere: suggeriamo quindi un loro ampliamento. Rileviamo poi discrepanze tra i diversi rapporti annuali dell'INAIL, ad esempio in ordine al numero degli infortuni mortali. Il rapporto INAIL 2004 riportava un determinato numero di infortuni mortali, laddove nel rapporto 2005, sempre facendo riferimento all'anno 2004, si parlava di 190 infortuni mortali in meno. Lo stesso vale per l'anno 2005 comparato con il 2006. Va quindi migliorata la banca dati statistica, anzi va accelerata l'introduzione della nuova banca dati, che già nel 2004 veniva data in avanzata fase di costruzione e la cui introduzione entro la prima metà dell'anno era stata annunciata il 25 gennaio del 2007. Basti pensare che nel 2006 la spesa in informatica dell'INAIL è cresciuta di 21,6 milioni di euro, in controtendenza rispetto alla dinamica della spesa in informatica della pubblica amministrazione, che invece è scesa di 74,5 milioni di euro: a nostro modo di vedere, questo incremento di spesa non ha apportato un miglioramento nella qualità e nella fruibilità dei dati.

Si potrebbe continuare parlando dei servizi *web* dell'INAIL, che ha addirittura 49 siti *internet*, ben più di molti altri enti o istituzioni pubbliche; tuttavia gli accessi ai siti *web* dell'INAIL sono 35 volte inferiori a quelli registrati, ad esempio, per l'INPS e questo ha un significato. Insistiamo sulle statistiche non soltanto perché consentono di sapere quali e quanti infortuni ci sono stati, ma anche per ricostruire in maniera corretta l'eziologia delle malattie professionali, soprattutto in un sistema come l'attuale, che dopo la nota sentenza della Corte costituzionale non è più un sistema tabellato e ciò permette di intervenire più efficacemente.

Concludo il mio intervento ringraziando questa Commissione e ribadendo la piena disponibilità della Confartigianato a collaborare per migliorare sia la parte relativa alle malattie professionali, che pure hanno la loro valenza e la loro rilevanza, sia quella concernente l'aspetto più grave degli infortuni sul lavoro e degli infortuni mortali.

BRUNATI. Vorrei fare alcune considerazioni, anche se di ordine generale, in particolare sul questionario che ci è stato sottoposto. Alcuni dei quesiti – concordo con il rappresentante di Confartigianato – sono per di difficile rilevazione; su altri abbiamo cercato di costruire una risposta.

La conoscenza del fenomeno delle malattie professionali, perlomeno nel nostro Paese, si basa attualmente sullo studio e sull'analisi dei soli dati rilevati dall'INAIL (noi non abbiamo una banca dati infortuni o malattie professionali), che effettua una registrazione sistematica – per quanto ci consta – delle malattie professionali, anche se a fini strettamente epidemiologici. I dati che abbiamo a disposizione ci permettono sicuramente alcuni confronti nel tempo fra i diversi ambiti territoriali e fra i diversi comparti e risultano utili per indirizzare l'intervento preventivo verso quelli ove l'intensità delle malattie professionali – di questo solo mi limito a parlare – è maggiore. I dati dell'INAIL mostrano che il fenomeno delle malattie professionali presenta un ribasso rispetto all'artigianato; sono sostanzialmente stabili e mostrano altresì come il nostro settore, in particolare l'artigianato, sia coinvolto in maniera limitata nelle malattie professionali, probabilmente in controtendenza rispetto ad altri. Infatti l'incidenza delle denunce del settore artigiano rispetto al totale delle denunce INAIL non arriva all'8 per cento. Pertanto stiamo parlando di un settore abbastanza limitato rispetto al numero complessivo delle denunce.

È necessario comunque rilevare che i dati INAIL sono concernenti soltanto l'attività assicurativa dell'Istituto e quindi non tengono conto dei lavoratori non assicurati e di tutti gli irregolari. Altri limiti dei dati INAIL riguardano il cambiamento che sta investendo già da alcuni anni l'intero mercato del lavoro e che in particolare comporta esposizioni meno intense, più diffuse, storie lavorative meno lunghe e omogenee, maggiore velocità nelle trasformazioni tecnologiche. Stiamo lavorando su dati che presentano forti limiti. Bisogna infatti sottolineare che l'elevata frequenza di cambiamenti di mansioni in questo mercato del lavoro rende secondo noi necessario un strumento che garantisca la storia del lavoratore, non solo per quanto concerne i cambiamenti, ma anche le malattie

o altri fattori. Pertanto, al fine di tutelare meglio la salute e la sicurezza nelle varie attività, una delle nostre proposte, che sembra sarà recepita nella nuova stesura del testo unico, è quella di un libretto sanitario, ovvero di un libretto che tenga traccia della storia del lavoratore, delle varie mansioni, delle varie attività, dei vari rischi lavorativi a cui è sottoposto. Lo strumento del libretto sanitario consentirebbe altresì di migliorare il livello di raccolta dei dati nei sistemi attuali o che si andranno configurando, anche per affrontare meglio le problematiche esistenti, inerenti il riconoscimento di malattie professionali.

Per superare le attuali carenze nel sistema di rilevamento dei dati, è sicuramente necessario realizzare il sistema informativo nazionale di cui si parla, un sistema che assicuri l'integrazione dei vari archivi informatici esistenti (in Italia abbiamo dati depositati e non utilizzabili in tutta una serie di sistemi) e un coordinamento nella raccolta e nell'elaborazione dei dati. Quindi, uno strumento utile per tutti, anche per le imprese, che fornisca dati per orientare, pianificare e valutare l'efficacia delle azioni di prevenzione, l'efficacia delle nuove normative che si stanno studiando e quant'altro.

Crediamo che per lo sviluppo di uno strumento di questo tipo, che in questa epoca di *computer* sembra una richiesta antica perché dovrebbe esistere da anni (dal momento che abbiamo tutti una tessera sanitaria, un codice fiscale e siamo assolutamente identificabili), sia necessario garantire la collaborazione e la partecipazione delle parti sociali. Riteniamo che le esperienze delle parti sociali e in particolare dei comitati paritetici nel settore della prevenzione, anche se sporadiche per una questione di limitate risorse e funzioni, siano state rilevanti, per cui uno strumento di questo tipo deve essere da partecipato anche da questi soggetti.

Una domanda del questionario riguardava le fonti utilizzate dall'INAIL per stabilire il nesso di causalità. Per quanto ci è dato di sapere, esse tendenzialmente si riferiscono alle indagini sul rischio lavorativo effettuate di norma dalla Contact, organismo dell'INAIL che valuta ed accerta l'esistenza o meno del nesso intercorrente tra la malattia denunciata e il rischio lavorativo, anche attraverso valutazione tecnica delle lavorazioni o attraverso studi epidemiologici di settore. Molto spesso però, essendo la patologia causata da esposizioni a rischio lavorativo anche remote, la documentazione è difficile da reperire, con il risultato che la patologia non viene ammessa per insufficienti o mancate esposizioni al rischio. Con particolare riguardo ai provvedimenti dell'INAIL, si deve rilevare che questi ultimi, in caso di diniego di malattia professionale, non sempre sono sufficientemente motivati e quindi non sempre sono esaustivi riguardo agli elementi che hanno determinato il non riconoscimento della malattia professionale. Auspichiamo da parte dell'Istituto una maggiore sensibilità su questo problema attraverso l'adozione di provvedimenti

esaustivi e completi, non solo in riferimento al rischio, ma anche a tutti gli elementi che hanno determinato l'indennizzabilità o meno della malattia.

Vorrei aggiungere alcune considerazioni per quanto riguarda l'adeguatezza dell'apparato sanzionatorio, così come delineato dalla legge n. 123 del 2007. Noi riteniamo, in questo concordi con Confartigianato, che lo sproporzionato aumento delle sanzioni non sia accettabile. Tutti noi auspicavamo da tempo la razionalizzazione e la riformulazione del nostro apparato sanzionatorio, ma crediamo che esso debba rispondere a criteri di coerenza, proporzionalità e rischiosità. Crediamo altresì che l'inasprimento sproporzionato delle sanzioni, come più volte dimostrato nella storia del nostro Paese, non determini un maggiore rispetto delle regole, ma spesso la sommersione delle attività e la scomparsa di qualsiasi dato o risultato positivo in termini di sicurezza sul lavoro. Riteniamo pertanto che sia necessario modificare questo aspetto della legge delega in modo da definire una diretta proporzione tra responsabilità e importanza della sanzione.

Un altro aspetto a noi caro è anche la effettività delle sanzioni, come raccomandato dall'Unione Europea in numerosi documenti di cui invece l'Italia non tiene conto. Crediamo, inoltre, che per cominciare ad affrontare le problematiche afferenti agli infortuni e alle malattie professionali sia necessaria un'attività di vigilanza efficiente ed efficace. Anche in questo caso non credo di dire niente di nuovo, ma a nostro avviso regole semplificate, certe e fatte rispettare raggiungono risultati maggiori che non sanzioni inaccettabili per le aziende, che secondo noi non procurano i risultati sperati.

PASQUA. Signor Presidente, anche noi ci siamo applicati per verificare come potessimo essere utili alla Commissione rispondendo al questionario che ci è stato sottoposto; abbiamo dato risposta ad alcuni quesiti, ma non a tutti perché in alcuni casi ci siamo trovati in difficoltà non essendo in possesso dei dati necessari. Pertanto, al termine dell'audizione mi riservo di depositare un documento contenente le risposte ai quesiti che abbiamo ritenuto più importanti.

Passando al tema specifico dell'audizione, non intendo dilungarmi in quanto molte delle considerazioni avanzate dai colleghi sono sicuramente condivisibili – si tratta di questioni ormai all'attenzione di tutti – ma vorrei fare tre precisazioni peculiari rispetto al nostro settore. Quanto alle malattie professionali, sicuramente i dati che possiamo trarre dal rapporto annuale 2006 dell'INAIL confermano un andamento stabile delle suddette patologie. La parte che riteniamo maggiormente positiva riguarda il progressivo superamento del precedente sistema tabellato: siamo infatti passati dal 71 per cento di malattie non tabellate nel 2002 all'83 per cento nel 2006. Continuano sempre ad essere al primo posto tra queste malattie l'ipoacusia e la sordità che derivano, tuttavia, da attività che sono sicuramente diverse da quelle svolte dagli operatori dei nostri settori. Per quanto riguarda i settori rappresentati da Confcommercio, cioè il commercio, i servizi e il turismo, queste malattie professionali sono poco presenti; in

generale possiamo dire che nel nostro settore assumono un rilievo secondario rispetto ad altri settori. Ci siamo esercitati facendo una piccola statistica – che allego alla nota – in cui evidenziamo come dal 2002 al 2006, su un totale di malattie professionali riconosciute e indennizzate pari a 21.583, il nostro settore sia stato interessato soltanto per 1.097 casi, quindi in cinque anni un ventesimo rispetto al totale; si può dunque evincere che tale fenomeno non è per noi così rilevante.

Il secondo aspetto che vorrei sottolineare riguarda la prevenzione; anche in questo caso abbiamo apprezzato gli sforzi che sta compiendo l'INAIL negli ultimi anni per coinvolgere le aziende in un processo di sistemazione dei parametri di sicurezza incentivandole attraverso forme di finanziamento di progetti o di riduzione dei premi. Per quanto concerne quest'ultima, è stato accennato dal collega della Confartigianato un aspetto che anche noi vorremmo sottolineare e cioè che l'attuale sistema premiante tende a favorire soprattutto le imprese con un elevato numero di dipendenti. Tale meccanismo non riesce invece a coinvolgere le piccole realtà imprenditoriali che hanno due, tre o quattro dipendenti. Infatti, il risparmio che queste ultime potrebbero realizzare attraverso la messa in sicurezza di tutti gli impianti e lavorazioni è talmente irrisorio che nella maggior parte dei casi si evita di ricorrere a questa forma di agevolazione, anche perché i costi amministrativi per svolgere una pratica di questo genere sono sicuramente superiori ai risparmi. Ad esempio, parlando del rischio elettrico che è il più comune (cioè è pari al 5 per mille), un lavoratore che mediamente percepisce nei nostri settori una retribuzione di circa 20.000 euro l'anno viene a costare normalmente circa 100 euro annui di premio. Ebbene, rispettando tutte le norme sulla sicurezza il risparmio sarebbe pari al 10 per cento, cioè di 10 euro, e per conseguirlo va pagato il commercialista che deve istruire la pratica. Va inoltre detto che l'azienda teme sempre che attraverso questa forma di partecipazione scattino dei controlli che possano metterla in difficoltà, pur avendo attivato tutte le norme sulla sicurezza, perché si tratta di disposizioni talmente complesse che non si ha mai la tranquillità di averle rispettate al 100 per cento.

Un'ultima notazione, che è comunque collegata a questa, è relativa al fatto che negli ultimi anni le entrate contributive per premi dell'INAIL sono andate sostanzialmente in attivo, soprattutto in virtù della gestione delle attività terziarie e dell'artigianato. Negli ultimi anni (in particolare nell'anno in corso) abbiamo registrato 940 milioni di attivo di esercizio, quindi un *surplus* di versamenti di contributi pari a circa 2.000 miliardi di vecchie lire, stando al preventivo INAIL 2008.

Ciò la dice lunga sulla necessità di incentivare le imprese riducendo i premi assicurativi, sia pure legando in maniera consistente questa riduzione alla messa in atto di tutte le misure di prevenzione. In questo caso possiamo, in qualche modo, agganciare un'eccedenza di contribuzione riducendola ad un discorso virtuoso che incentivi in maniera concreta le imprese ad assicurare la regolarità in termini di sicurezza.

Vorrei aggiungere che la revisione delle tariffe più volte chiesta dall'INAIL, oltre che al Ministero, anche in seno al CIPE, è prevista con cadenza triennale dal decreto legislativo n. 38 del 2000 di riforma dell'INAIL. Sono ormai trascorsi sette anni, ma al riguardo non è stato fatto ancora nulla. Aggiungo che a questo processo potrebbe essere collegato anche il miglioramento delle prestazioni, dal momento che ci sono le risorse per poter lavorare in maniera costruttiva in questa direzione.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il contributo offerto e dichiaro conclusa l'audizione.

Esame di proposta di modifica del Regolamento interno

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico di aver predisposto, ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento, una proposta di modifica dello stesso che è stata inviata a tutti i componenti della Commissione.

Tale proposta, che do per illustrata, è la seguente:

Art. 1.

L'articolo 16 del Regolamento interno è sostituito dal seguente:

Art. 16.

«1. Oltre alle indagini ed agli esami di cui al comma 1 dell'articolo 15, la Commissione può procedere all'acquisizione di documenti, notizie ed informazioni nei modi che ritenga più opportuni, anche mediante indagini conoscitive e libere audizioni.

2. La Commissione delibera caso per caso se procedere mediante libere audizioni o mediante interrogatori o testimonianze formali ovvero mediante confronti fra due o più persone.

3. I parlamentari, i membri del Governo ed i magistrati incaricati di procedimenti relativi agli stessi fatti che formano oggetto dell'inchiesta sono sempre sentiti nella forma della libera audizione».

Art. 2.

L'articolo 17 del Regolamento interno è sostituito dal seguente:

Art. 17.*(Interrogatorio, esame di testimoni e confronti)*

1. Al di fuori dei casi previsti dall'articolo 16, comma 3, la Commissione può esaminare come testimoni le persone informate dei fatti, qualora lo ritenga utile per lo svolgimento e la conclusione dell'inchiesta.

2. Allo scopo di chiarire fatti e circostanze, la Commissione può procedere a confronti tra persone già ascoltate.

3. In occasione di esami testimoniali o di confronti, le persone da ascoltare possono essere convocate mediante atto notificato dalla polizia giudiziaria. Nel caso di rifiuto di comparire o di mancata presentazione a seguito di convocazione mediante atto notificato dalla polizia giudiziaria, la Commissione può ordinare l'accompagnamento della persona da ascoltare nelle forme previste dal codice di procedura penale.

4. Il Presidente avverte il testimone dell'obbligo di dire tutta la verità e lo ammonisce in ordine alle responsabilità connesse alla deposizione innanzi alla Commissione. Può invitarlo a pronunciare le formule di rito previste dalle norme processuali in vigore.

5. Le domande sono rivolte dal Presidente ovvero dai singoli componenti della Commissione nell'ordine e nei modi fissati dal Presidente, che decide sull'ammissibilità delle stesse.

6. Ai testimoni è trasmesso, appena possibile, il resoconto stenografico della loro deposizione. Delle eventuali richieste di rettifica il Presidente informa la Commissione.

7. In via eccezionale, nel corso di sopralluoghi fuori sede, l'attività istruttoria di cui ai commi da 1 a 6 può essere svolta anche da una delegazione di commissari, previa delibera della Commissione.

8. Le disposizioni di cui ai commi 5 e 6 si applicano anche alle audizioni delle persone sentite liberamente.

9. È possibile altresì procedere all'interrogatorio della persona sottoposta ad indagini, secondo le modalità previste dall'articolo 375 del codice di procedura penale, previo invio di un'informazione di garanzia, ai sensi e secondo le modalità di cui all'articolo 369 del codice di procedura penale, che contenga l'indicazione delle norme di legge che si assumono violate, la data e il luogo del fatto, l'invito ad esercitare la facoltà di nominare un difensore di fiducia e la precisazione che l'informazione di garanzia viene inviata ai soli fini e per gli effetti dell'inchiesta parlamentare, senza alcuna incidenza in eventuali procedimenti penali attivati dall'autorità giudiziaria per lo stesso fatto. In caso di mancata presentazione della persona sottoposta ad indagini per atti di interrogatorio, senza che sia stato addotto legittimo impedimento, la Commissione può disporre l'ac-

compagnamento coattivo, ai sensi dell'articolo 376 del codice di procedura penale.

10. In tutti i casi previsti nel presente articolo si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del codice di procedura penale».

Questo per permettere l'audizione di soggetti indagati in riferimento a situazioni che possono coinvolgere le competenze della presente Commissione, laddove il comma 4 dell'articolo 16 escludeva la convocazione di persone imputate o indiziate in procedimenti penali.

BOBBA (*PD-Ulivo*). Ci sono altri precedenti di una procedura di questo genere in altre Commissioni?

PRESIDENTE. È prevista sia dalla Costituzione che dalla legge.

BOBBA (*PD-Ulivo*). Questo lo so, ma ci sono altre Commissioni che hanno adottato un Regolamento con queste caratteristiche?

PRESIDENTE. La Commissione antimafia sicuramente.

Del resto non ci discostiamo dal codice di procedura penale, che al comma 10 viene espressamente richiamato.

Poiché nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la proposta di modifica del Regolamento interno, da me presentata.

È approvata.

Metto ai voti il Regolamento interno nel suo complesso.

È approvato.

Sottolineo che tale proposta di modifica ed il testo nel suo complesso sono stati approvati all'unanimità.

I lavori terminano alle ore 16,30.