



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 17

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

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'ANIA, DELLA
CONFETRA E DELLA FEDARLINEA

20^a seduta: martedì 10 luglio 2007

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione di rappresentanti dell'Ania, della Confetra e della Fedarlinea**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 6 e passim	GALLI	Pag. 3, 6, 7
TURIGLIATTO (RC-SE)	6	MARROCCO	7, 8
		RAVERA	8

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; L'Ulivo: 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-Consumatori: Misto-Consum; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

Intervengono, in rappresentanza dell'Ania il professor Giampaolo Galli, il dottor Umberto Guidoni, la dottoressa Gabriella Carmagnola, il dottor Claudio Catapano, la dottoressa Augusta Ippoliti e la dottoressa Luciana Lombardi, in rappresentanza della Confetra, il dottor Fabio Marrocco, la dottoressa Daniela Dringoli e la dottoressa Guja Locatelli e in rappresentanza della Fedarlinea, il dottor Giuseppe Ravera.

I lavori hanno inizio alle ore 14.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'Ania, della Confetra e della Fedarlinea

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'Ania, della Confetra e della Fedarlinea.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, 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.

Saluto e ringrazio a nome di tutta la Commissione i nostri ospiti per aver accolto l'invito a partecipare alla seduta odierna e cedo loro la parola.

GALLI. Ringrazio la Commissione per averci voluto interpellare su questo problema di enorme rilevanza per il nostro Paese. Gli aspetti cui siamo particolarmente sensibili riguardano l'evoluzione del fenomeno rispetto alle responsabilità che incombono su tutti i datori di lavoro, essendo la nostra un'organizzazione imprenditoriale, anche se il fenomeno degli infortuni sul lavoro e delle morti bianche interessa marginalmente i settori che fanno ricorso prevalentemente a personale impiegatizio. Nel settore assicurativo, inoltre, vi è una lunga tradizione di attenzione verso i problemi della sicurezza e di collaborazione sul tema con le organizzazioni sindacali. Come compagnie di assicurazione abbiamo altresì un interesse specifico al riguardo poiché offriamo coperture assicurative per la responsabilità civile dei datori di lavoro nei confronti dei dipendenti; si tratta di coperture che tipicamente intervengono a seguito di eventuali rivalse da parte dell'INAIL nei confronti delle imprese. Depositeremo comunque un documento dove troverete in allegato gli aspetti e le aree di collaborazione tra le assicurazioni sociali e le assicurazioni private, anche per quello che riguarda gli incidenti sul lavoro che avvengono su strada e che rientrano quindi nel tema dell'RC auto.

Ai fini dello studio del fenomeno degli infortuni sul lavoro, il tema su cui vorremmo richiamare l'attenzione oggi è quello emerso da una valutazione dei dati INAIL relativi al 2005, a seguito della riforma dei sistemi di classificazione compiuta sulla base dei criteri europei ESAW. Circa la metà dei morti sul lavoro è riconducibile ad incidenti stradali. Si tratta sia di incidenti *in itinere*, ossia che avvengono nel percorso casa-lavoro, sia di incidenti occorsi a persone che utilizzano un veicolo per finalità di lavoro. Il dato è disponibile solo per il 2005 e non per gli anni precedenti. In quell'anno dei 1.280 infortuni mortali denunciati all'INAIL 638 (quindi la metà) sono riconducibili ad incidenti sulla strada.

Per circa il 50 per cento, dunque, il tema della sicurezza sul lavoro coincide con quello della sicurezza stradale. Tuttavia il fenomeno della mancanza di sicurezza delle strade italiane è molto più ampio: ogni anno, secondo i dati ISTAT, muoiono sulle strade 5.400 persone. Sui luoghi di lavoro, al netto dei 638 casi riconducibili a incidenti stradali, residuano circa 640 casi. Abbiamo, quindi, un rapporto di uno a otto: per ogni incidente sul lavoro in senso stretto ci sono otto incidenti sulla strada. Il dato è ancor più preoccupante se si pensa che questo rapporto di uno a otto diventa enormemente più alto se si ragiona in termini di rischio perché gli italiani passano più tempo al lavoro che sulla strada. Abbiamo provato a fare qualche calcolo; il monte ore di lavoro in un anno degli italiani è di 44 miliardi di ore, secondo i dati ISTAT. Le indagini condotte sull'intera popolazione (inclusi anziani, bambini, malati) ci rivelano che il tempo medio trascorso dai cittadini su strada varia fra la mezz'ora e l'ora al giorno. Ipotizzando che il tempo medio sia di un'ora (ed è un tempo medio elevato tenuto conto che abbiamo come riferimento una popolazione di 59 milioni di abitanti), il rapporto di uno a otto in termini di numero complessivo di decessi diventa di uno a diciassette se valutato in termini di rischio per unità di tempo. Se facciamo l'ipotesi, forse più verosimile, che un italiano mediamente passi mezz'ora al giorno in macchina il rapporto diventa naturalmente più elevato.

Si può, dunque, concludere che la probabilità media di morte per ogni ora dedicata agli spostamenti su strada è di 20-30 volte superiore alla probabilità di morte che si registra mediamente in un'ora trascorsa sul posto di lavoro. È evidente che si tratta di una media e che tali dati nascondono realtà estremamente differenziate relative a settori produttivi, fasce di età (i giovani sono molto più a rischio, sia sulla strada sia sui luoghi di lavoro) e fasce orarie (gli incidenti stradali più gravi avvengono in gran parte il venerdì e il sabato notte).

Riservandoci ulteriori approfondimenti, abbiamo condotto il medesimo esame della rischiosità per un'ora di lavoro e un'ora di su strada riferito al solo settore delle costruzioni. Secondo la FILEA-CGIL, nel 2005 si sono registrati 191 decessi. Si tratta di un numero notevole rispetto ai 640 complessivi, al netto di quelli stradali (il numero di 191, comunque, non è al netto di quelli stradali, che in questo settore sono relativamente pochi). Dall'ISTAT conosciamo il monte ore lavorato in un anno nel settore delle costruzioni; ebbene, il rischio di un'ora su strada è tra le quattro

e le nove volte superiore al rischio di un'ora di lavoro nel settore delle costruzioni. Anche questa è la media tra realtà diverse, ovvero persone che lavorano in cantiere e persone che lavorano negli uffici (anche nel settore delle costruzioni c'è questo personale). Il dato ci è parso estremamente significativo per fornire gli ordini di grandezza.

La considerazione che facciamo è che occorre avvicinare la cultura e la prassi della sicurezza stradale alla cultura e alla prassi della sicurezza sui luoghi di lavoro. Questa è l'emergenza sociale principale. A nostro avviso, occorre che anche nella sicurezza stradale venga applicato l'approccio che ha caratterizzato la materia della sicurezza sul lavoro in tema di formazione, prevenzione, controlli e responsabilità. Non ci sembra giusto affermare che un incidente mortale sul lavoro costituisce una morte annunciata ed ha sempre un responsabile, mentre un incidente mortale sulla strada è una fatalità. Non si tratta di fatalità; tra l'altro, ci sono degli obiettivi precisi che ci ha imposto l'Unione europea con la Strategia di Lisbona. Alcuni Paesi hanno ottenuto risultati che anche noi possiamo conseguire.

La nostra proposta è che si elabori un testo unico in materia di sicurezza e prevenzione degli incidenti stradali che imponga alle amministrazioni e ai gestori delle strade obblighi di formazione, controllo e di prevenzione. Si dovrebbe quindi adeguare l'impianto legislativo mutuando gran parte di ciò che è stato realizzato negli ultimi anni e che ha ottenuto dei risultati, come emerge dai lavori di questa Commissione, per quanto riguarda gli infortuni sul lavoro. Occorre però evitare di imporre sia ai datori di lavoro per gli infortuni sul lavoro, sia alle pubbliche amministrazioni nel caso di incidenti sulla strada obblighi formali ed appesantimenti burocratici. Occorre andare alla sostanza dei problemi ed affrontare il fenomeno, senza appesantire in termini burocratici le amministrazioni private e pubbliche.

PRESIDENTE. La ringrazio, professor Galli, anche per l'originalità del suo intervento, che ha operato un richiamo interessante ad un altro tema caldo e drammatico: quello dell'infortunistica stradale. È chiaro tuttavia che ci troviamo di fronte ad aspetti completamente diversi, basti pensare che gli infortuni sul lavoro hanno una definizione ben precisa anche per ciò che concerne la responsabilità, laddove nel caso degli incidenti stradali la responsabilità è sempre da accertare. Qualche giorno fa mi è capitato di intervenire sul tema e ho sottolineato che fin dal 1942 il nostro codice civile fa specifico riferimento al fatto che il datore di lavoro ha la responsabilità della salute nei luoghi di lavoro; la Costituzione lo ha poi confermato. Pertanto, quello degli infortuni sul lavoro è un tema diverso, senza voler comunque sottovalutare la mortalità negli incidenti stradali. Anche quest'ultimo è un dramma che il Parlamento sta affrontando con nuove e più cogenti norme.

Ritengo però che restare sul tema del lavoro ci dia la possibilità di comprendere meglio la necessità di riumanizzare quest'ultimo; magari non conosciamo perfettamente le procedure dei processi produttivi e

non sappiamo bene dov'è il *vulnus*. Anche per questi motivi stiamo cercando di approfondire questo tema con l'INAIL, al fine di chiarire che taluni processi sono più a rischio di altri e di conoscere aspetti particolari.

Il lavoro è l'attività primaria dell'essere umano e deve essere tutelato quanto più possibile. Personalmente tengo molto a tale aspetto. Lei ci ha esposto una statistica in cui si precisa che nel 2006 vi sono stati circa 1.300 incidenti di cui la metà sulle strade, con 5.500 persone morte per incidenti stradali. Il mio è un paralogismo. Se pensiamo che vi sono altri tipi di incidenti, ad esempio le guerre, che causano moltissime vittime (ci sono stati 500.000 morti nella prima guerra mondiale), potremmo addirittura sostenere che in fondo 600 morti non sono poi molti. Sto banalizzando ed estremizzando; intendo dire che sarebbe opportuno concentrarsi maggiormente sul tema della sicurezza sul lavoro, in modo che quest'ultimo sia reso quanto più possibile sicuro.

Nel mondo del lavoro vi sono processi con capi di responsabilità, a volte legati non solo al responsabile, ma anche ad altri fenomeni, circostanze o superficialità che possono riguardare la persona stessa del lavoratore. Inquadriamo il fenomeno per quello che è, altrimenti rischiamo di perdere il tema centrale.

TURIGLIATTO (*RC-SE*). Professor Galli, lei ha sostenuto che i morti sulle strade non sono il risultato di fatalità e poi ha fatto riferimento alle indicazioni di Lisbona. Vorrei qualche ulteriore chiarimento su questo aspetto. Lisbona ha fissato degli obiettivi in relazione agli incidenti? Vorrei che mi fornisse qualche ulteriore elemento al riguardo.

GALLI. Senatore Turigliatto, a Lisbona si concordò l'obiettivo di una determinata riduzione degli incidenti mortali sulle strade; la percentuale era quella del 50 per cento tra il 2001 e il 2010. L'Italia è fra i Paesi maggiormente in ritardo rispetto a tale obiettivo. Questo obiettivo fa parte del grande accordo di Lisbona, quello che si proponeva di fare dell'europa su un'economia maggiormente competitiva basata sulla conoscenza.

Signor Presidente, comprendo benissimo le sue osservazioni. Tuttavia, ogni volta che ricordiamo che sul lavoro si verificano tre incidenti mortali al giorno, a mio avviso, è utile altresì sottolineare che uno o due di quei tre incidenti si sono verificati sulle strade. Ognuno poi ha la propria specializzazione; io mi occupo di tale problema in particolare.

PRESIDENTE. Noi consideriamo anche i morti *in itinere* e ci poniamo questi problemi, ma ciò non diminuisce la drammaticità del fenomeno.

GALLI. Sto solo dicendo che occorre un approccio altrettanto severo. Lei ha parlato di responsabilità in capo al datore di lavoro, ma credo che debba esistere una responsabilità in capo alle amministrazioni locali.

PRESIDENTE. Non l'ho negato.

GALLI. Allora ci troviamo d'accordo.

PRESIDENTE. Ma questo non c'entra nulla. Può trattarsi dell'amministrazione locale o di un signore che ha effettuato un sorpasso e, con una grave azione contro ogni norma del codice stradale, ha ammazzato una povera famiglia che viaggiava sulla corsia opposta o un povero lavoratore che si recava in ufficio o in fabbrica. Siamo d'accordo su questa necessità, però noi abbiamo una missione precisa. Dato che ci interessiamo di una materia specifica, sarebbe opportuno avere contributi al riguardo. Come parlamentari, naturalmente, è inevitabile che ci si occupi anche di altri aspetti, tuttavia cerchiamo di restare focalizzati sul tema delle morti e degli infortuni sul lavoro che sono quasi un milione l'anno, molti dei quali gravi. Il lavoratore dovrebbe forse avere maggiore attenzione per quanto riguarda i processi che va ad affrontare.

Il nostro compito, quindi, consiste nell'essere di sostegno a questi processi, metterli in luce, capire come e perché si determinano gli incidenti gravi e, se si determinano in condizioni che verosimilmente sono ripetitive, come intervenire per evitarli. È molto più difficile capire la ripetitività delle infrazioni del codice stradale: pensiamo, per esempio, a quella gentile signora che ieri è andata con la macchina in spiaggia e ha provocato un incidente, oppure al signore di ottant'anni che ha imboccato l'autostrada contromano.

GALLI. Personalmente, Presidente, ho una particolare sensibilità sul tema della sicurezza stradale. Noi abbiamo una fondazione per la sicurezza stradale e stiamo raccogliendo le segnalazioni dei cittadini sui cosiddetti *black-point*, cosa che fanno anche altre istituzioni, lodevolmente. Ci sono degli incroci, dei punti delle strade, noti a tutti i cittadini, dove si verificano ripetitivamente incidenti, spesso con infortuni gravi.

PRESIDENTE. Capisco, ma noi stiamo parlando di un altro fenomeno. Se ha da portare altri argomenti sul tema specifico di nostro interesse va bene, altrimenti prendiamo atto di ciò che è stato detto. Sicuramente si tratta di problemi reali, con aspetti anche di ripetitività. Noi, però, vorremmo focalizzare la nostra attenzione sul fenomeno specifico sul quale abbiamo ricevuto il mandato da parte dall'Assemblea del Senato. Non trascuriamo le altre problematiche, però ci interessiamo essenzialmente di questa.

MARROCCO. Signor Presidente, l'attività che noi rappresentiamo, in particolar modo quella dell'autotrasporto, ci impone di far riferimento alla strada, se non altro perché il luogo di lavoro è il camion e la modalità in cui detto lavoro si svolge è itinerante. Peraltro, bisogna dire che i dati fornitici dal comitato centrale dell'albo dell'autotrasporto, istituito presso il Ministero dei trasporti, attestano che l'incidentalità nel settore dell'autotrasporto merci è in leggera flessione. Ciò è dovuto al fatto che il settore è estremamente normato dal punto di vista della sicurezza stradale e anche

del singolo lavoratore, nel senso che esistono direttive europee, recepite in Italia, che disciplinano, ad esempio, i periodi massimi di guida che un autista di Tir deve osservare, pena forti sanzioni a carico dell'azienda datrice di lavoro, periodi che non possono quindi essere superati. Anzi, proprio in questi giorni è all'esame del Parlamento un disegno di legge governativo che inasprisce le sanzioni per il superamento di tali periodi di guida.

Certamente sull'infortunistica del settore incide anche un altro fattore, la dimensione delle aziende. Voi sapete che quello dell'autotrasporto è un comparto estremamente frammentato caratterizzato da oltre 100.000 imprese, la maggior parte dalle quali monoveicolari, cioè condotte dai cosiddetti padroncini i quali, per forza di cose, sfuggono al controllo di tipo sindacale che ci può essere in un'azienda strutturata. Questo comporta fenomeni di autosfruttamento del singolo imprenditore che è, allo stesso tempo, anche dipendente di se stesso. Quindi, da questo punto di vista, favorire una tendenza alla crescita dimensionale delle aziende, oltre che garantire maggiore competitività delle stesse nei confronti dei concorrenti stranieri, sicuramente contribuirebbe a favorire una maggiore sicurezza sul lavoro.

L'Italia ha recepito in materia alcune direttive europee. Ne cito una in particolar modo perché riguarda la formazione; tale direttiva istituisce la cosiddetta «carta di qualificazione del conducente», una sorta di patente professionale che si abbina alla patente ordinaria e che prevede, proprio ai fini del suo rilascio e quindi degli esami da sostenere, la frequenza di specifici corsi di formazione professionale anche per migliorare il grado di sicurezza del lavoro.

Concludendo, l'accento alla strada è, in questo caso, dovuto perché essa è il luogo di lavoro; dopo di che esistono tutta un'altra serie di mansioni, parlo dell'attività di logistica e della spedizionistica d'ufficio. In quel caso, naturalmente, esistono i normali rischi riscontrabili in qualsiasi attività d'ufficio propriamente detta.

PRESIDENTE. Dispone di dati precisi, dottor Marrocco?

MARROCCO. Sì, alcuni sono contenuti nella memoria che consegnerò alla Commissione; farò comunque pervenire dati più completi sull'incidentalità specifica nel trasporto merci.

PRESIDENTE. Ci interesserebbe poter disporre di queste informazioni in quanto abbiamo un gruppo di lavoro che si occupa specificamente di questo aspetto.

RAVERA. Ringrazio anzitutto la Commissione per questa convocazione. Fedarlinea è un'associazione datoriale delle aziende di navigazione del gruppo Tirrenia. Per quanto riguarda i lavoratori marittimi, devo preliminarmente osservare che essi beneficiano di fatto di un duplice livello di tutela. Infatti, oltre alle norme che riguardano specificamente la sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro, esiste, per quanto con-

cerne la sicurezza della navigazione, un vasto complesso di norme di carattere internazionale, essendo la navigazione un'attività internazionale. Ricordo che abbiamo due organizzazioni facenti capo all'ONU: l'ILO (*International Labour Organization*), con sede a Ginevra, che detta tutte le norme riguardo alle condizioni di lavoro e alla durata dell'orario, e l'IMO, con sede a Londra, che è l'agenzia specifica per la sicurezza. Dall'Unione europea è stata poi istituita l'EMSA (*European Maritime Safety Agency*), con sede a Lisbona – anche se doveva essere a Genova –, che controlla l'applicazione delle normative in materia di sicurezza della navigazione. Personalmente ho qualche perplessità circa questa organizzazione europea dal momento che si sovrappone a quella internazionale, creando situazioni di competitività più difficile per le aziende europee; comunque è stata istituita, vedremo come funziona dai risultati.

L'IMO, come sappiamo, opera attraverso convenzioni, raccomandazioni e specifici codici. In questo quadro, oltre alle normative internazionali abbiamo il «codice internazionale di gestione per la sicurezza delle navi» (ISM code), reso obbligatorio nel 1998, che impone alle imprese di navigazione marittima l'adozione di un *Safety Management System* (SMS) le cui procedure devono essere redatte e quindi documentate in un manuale approvato dall'autorità marittima. Esiste, pertanto, in materia un quadro normativo internazionale.

Passando al settore specifico nazionale, il decreto legislativo n. 626 del 1994 non ha trovato applicazione diretta nel settore marittimo e, in seguito ad un'apposita legge delega (legge n. 485 del 1998) sono stati emanati i decreti legislativi nn. 271 e 272, del 1999. Il primo di questi provvedimenti concerne la navigazione marittima, l'altro il problema della sicurezza dei porti. Le due aree sono, comunque, totalmente distinte.

Recentemente ha avuto grande risonanza un incidente, purtroppo mortale, avvenuto a Napoli che riguardava non la navigazione marittima ma il lavoro nei porti dove, per motivi di vario genere, ad esempio logistici, a volte si determinano situazioni che possono non essere di perfetta sicurezza. Ciò ha portato alla sottoscrizione da parte di tutte le organizzazioni sindacali di un accordo un po' singolare, che istituisce una figura addetta al controllo delle condizioni di sicurezza nei porti. Personalmente sono contrario ad una simile soluzione perché mi sembra quasi di essere tornati ai tempi delle guardie rosse: esiste una normativa in materia e sono già previsti dei soggetti (capitanerie di porto, autorità marittime e ASL) che ne devono garantire l'osservanza, per cui l'istituzione di questa nuova categoria, secondo me, è ingiustificata. Comunque, è stato fatto.

Tengo a precisare che abbiamo rilevato una piccola anomalia nella normativa che disciplina la sicurezza a bordo: per il lavoro a terra è stabilito che il rappresentante della sicurezza sia nominato dalle organizzazioni sindacali laddove nel decreto legislativo n. 271 del 1999 – da questo punto di vista il provvedimento sarebbe forse da correggere – si dispone che il rappresentante della sicurezza a bordo sia eletto dai lavoratori. Questa norma è stata prevista forse per trasmettere un senso maggiore di democrazia, tuttavia ciò determina il fatto che spesso su molte unità non c'è

il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, nonostante siano state seguite tutte le procedure. Questo è un fatto che deriva da questa particolarità.

Lascero' comunque alla Commissione una memoria sulle condizioni di sicurezza a bordo, che io ritengo soddisfacenti per le navi italiane. In termini di sicurezza della navigazione, infatti, la flotta italiana è inclusa nella *white list*. In base al *memorandum* di Parigi, tutti i Paesi dove le navi approdano possono controllarne le dotazioni di sicurezza e determinare, in caso di carenza delle stesse, la cosiddetta *detention*: il fermo della nave. La flotta italiana ha avuto ridottissimi fermi di nave, tant'è vero che è nella *white list* da alcuni anni; è stata nella *grey list* cinque o sei anni fa, ma poi è rientrata totalmente nella *white list*.

In termini di infortunistica e di dati numerici, l'IPSEMA ha una statistica sugli infortuni che posso farvi pervenire (fra l'altro, il vice presidente Tibaldi era con me nel CIV dell'IPSEMA, quindi, sarà documentato in proposito). Direi che non ci sono molti infortuni di lieve entità e comunque a livelli di gran lunga inferiori rispetto ad altri settori. Per quanto riguarda gli infortuni mortali abbiamo avuto recentemente, anche se non nel nostro gruppo, il famoso incidente sullo stretto di Messina – mi riferisco all'aliscafo speronato – che ha causato tre morti, tuttavia non ricordo incidenti seri o mortali ai lavoratori. Sono nello *shipping* ormai da cinquant'anni e nel nostro gruppo l'ultimo incidente mortale risale a circa vent'anni fa; un incidente abbastanza ripetitivo sulle navi: il cosiddetto colpa di frusta del cavo. Quando la nave ormeggiava, il primo cavo buttato a terra (*spring*), che dovrebbe fermare l'abbrivio della nave, a causa di particolari condizioni (navi troppo abbrivate, o colpi di vento) si spezzava e colpiva l'addetto alla manovra, purtroppo uccidendolo. Da allora – parlo degli anni Ottanta – i posti di manovra su quasi tutte le navi sono stati corazzati. A questo tipo di infortunio, che era abbastanza ripetitivo, è stato, dunque, posto rimedio.

Vorrei da ultimo sottolineare l'esigenza di tenere presenti nel disegno di legge delega al Governo per l'emanazione di un Testo unico in materia, attualmente all'esame della Camera, le particolari condizioni del settore marittimo, possibilmente prevedendo una delega per adottare una normativa *ad hoc*. Avvertiamo questa esigenza di carattere internazionale, quindi sarebbe utile avere, come è stato fatto con il decreto legislativo n. 626, del 1994, una disciplina specifica. Mi risulta comunque che nel provvedimento di iniziativa parlamentare – non so se esaminato in parallelo con quello governativo – questa delega sia contenuta.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 14,30.

