

INTRODUZIONE

di *Chiara Gribaudo*

Gentili ospiti, ringrazio molto per l'invito a questa iniziativa organizzata dal prof. Michele Squeglia del Dipartimento di diritto privato e storia del diritto dell'Università degli Studi di Milano.

È davvero con grande piacere che ho accettato questo invito ad intervenire, anche perché neanche due settimane fa, nella Sala della Regina alla Camera dei Deputati abbiamo presentato la relazione che la Commissione d'inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati che mi onoro di presiedere, sul grave incidente avvenuto a Brandizzo¹. Tante persone che vedo in questa sala, anche che interverranno nel corso della giornata, sono consulenti della Commissione nella redazione di quel ricco documento e mi fa piacere rivederli in questa sede per approfondire un tema che è davvero troppo importante per essere affrontato a spot, magari in coincidenza con le purtroppo frequenti tragedie sul lavoro che accadono in questo paese.

Il nostro ruolo come Commissione vorrebbe proprio essere quello di mantenere alta l'attenzione sul tema anche quando le luci si spengono, quando i morti e gli infortunati non sono sui giornali, con un lavoro di inchiesta che sugli eventi di Brandizzo sarà costante e continuerà attendendo gli sviluppi dell'inchiesta della magistratura ma, posso anticiparvi, nei prossimi mesi il nostro lavoro sarà concentrato sul tema del caporalato, che è un fenomeno molto ampio e che è purtroppo causa di tanti infortuni, anche mortali, spesso purtroppo nascosti da una coltre di illegalità, di criminalità e di marginalità.

¹ La relazione, approvata dalla Commissione Parlamentare di Inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro pubblici e privati nella seduta del 10 settembre 2024, è consultabile al seguente link: https://www.ciiip-consulta.it/images/Relazione_incidente_ferrovuario_di_Brandizzo_commissione_parlamentare.pdf.

Dall'inchiesta di Brandizzo io spero che sia arrivata a tutte le coscienze, nel mondo dell'impresa, del lavoro, della politica, almeno una idea fondamentale. Che non esiste l'errore umano come azione isolata, fatti salvi ovviamente i rarissimi comportamenti abnormi al limite del dolo. Ciò che incide su certi gravi accadimenti è soprattutto l'organizzazione del lavoro, la cura, la pratica quotidiana per la formazione diffusa della cultura della sicurezza. Vi faccio l'unica citazione della Relazione che farò in tutto il mio intervento "la causa di gran parte di questi (incidenti) può essere ricondotta al modo in cui la direzione si avvicina ad essa, al modo in cui i manager istruiscono e premiano o sanzionano, e chi opera direttamente presta la propria attenzione e agisce sotto pressione, anche indotta da carichi eccessivi e tempi ristretti, durante l'attività lavorativa".

La relazione che abbiamo presentato sull'incidente di Brandizzo ha evidenziato alcuni punti critici e una serie di inadempienze e leggerezza che tuttavia mi sento di riassumere dicendo che quei lavoratori, in quel momento, non dovevano essere lì. E capisco che possa sembrare una banalità, eppure a far arrivare quei lavoratori su quei binari, quella notte maledetta, è stata una catena di errori, di leggerezze, di comportamenti a rischio a volte sedimentati in pratiche informali.

La stampa ha parlato di "14 proposte" presenti nella Relazione conclusiva, e capisco che i punti elenco sono pratici da comunicare, e infatti non li abbiamo messi a caso. Io però vorrei qui raccontarvi che c'è stata scarsa comunicazione tra committente, azienda in appalto e quella in subappalto. Nessun dispositivo che indicasse quali lavoratori, con quali inquadramento, quali competenze e quale formazione, con quali obiettivi e quali tempi e carichi di lavoro erano in quel cantiere. Nessun dispositivo che segnalasse la presenza di uomini al lavoro a chi doveva fermare il traffico. Nessuna verifica che la formazione obbligatoria fosse stata interiorizzata e inclusa nei processi di lavoro concreti da parte dei lavoratori.

La cosa che fa sinceramente rabbia è che già oggi esistono strumenti tecnologici, organizzativi e pratiche di formazione che potevano evitare quella catena di eventi che ha portato a quelle morti. E quando alla presentazione ho detto che quelle vite potevano essere salvate se si fossero utilizzati semplici dispositivi capisco di aver pronunciato una frase forte, ma, purtroppo, vi confermo che è proprio così, e immagino che qualche intervento di oggi approfondirà proprio questi temi.

Per molte di queste cose ci possono essere interventi della politica, e li abbiamo chiesti e vigileremo e sproneremo il Governo.

Certo speriamo che la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro sia una priorità per tutti e quindi da affrontare in un clima di collaborazione tra tutti,

certo speriamo che non si replichi il balletto della patente a punti, che è uno strumento potenzialmente utile, e che credo che debba estendersi non solo all'edilizia ma in tutti i settori con una alta concentrazione di infortuni come agricoltura o cantieristica navale, per fare due esempi. Manteniamo dei dubbi in merito alla sospensione, che da una parte è automatica in caso di incidente mortale ma che essendo subordinata alla presenza di colpa grave del datore di lavoro non fornisce certezze sui tempi. E in generale ravvediamo grandi limiti nel percorso stesso di questo provvedimento. Si sono susseguiti testi diversi, indiscrezioni e presentazioni di testi in bozza, e l'impressione che è passata è che il Governo volesse testare la reazione di stakeholder e cittadini, quasi navigando a vista.

Noi invece pensiamo che su questi temi si debba praticare la concertazione e partire, certamente, con un obiettivo politico definito, ma facendo un passo indietro rispetto agli strumenti. In fondo a volte basterebbe prima ascoltare tutti, poi scrivere le norme. Invece questa cattiva abitudine di emanare decreti legge per poi, solo dopo, avviare la discussione con le parti interessate, con la patente a punti è sembrata aver raggiunto un nuovo livello. Per settimane anche la legge di conversione è sembrata non trovare una dimensione definitiva. Per un giudizio articolato vogliamo approfondire, specie in merito alle modalità di recupero dei punti della patente, che apparivano troppo semplici rispetto alla delicatezza dell'argomento.

Crediamo, e lo ribadisco, che sia necessario l'impegno costruttivo di tutti, con un obiettivo comune che sia assolutamente prioritario: di fronte alle persone che, mentre lavorano si infortunano, si ammalano, addirittura muoiono, non c'è business che tenga, non c'è PIL che ci interessi, anche se per inciso gli investimenti, anche in sicurezza, il PIL lo fanno crescere.

Devo confessarvi che a seguito dell'inchiesta che la Commissione che presiedo ha svolto sui tragici fatti di Brandizzo ho rafforzato il mio convincimento su alcune proposte.

Intanto credo che l'appalto non sia in sé un problema, ma anche che abbia senso solo quando l'attività esula delle competenze dell'impresa madre. Si appaltano attività che necessitano di abilità su cui l'impresa è carente. Non può, l'appalto, essere una via per ridurre i costi sulla pelle dei lavoratori né, ma non è argomento di oggi riducendo la qualità dei servizi ai cittadini. E sappiamo bene che, almeno a Brandizzo, la frammentazione delle comunicazioni ed il rapporto preferenziale tra azienda madre e azienda in subappalto hanno giocato un ruolo chiave nei problemi di trasmissione. Probabilmente avrebbe senso internalizzare una serie di processi, a partire dalle imprese partecipate.

Poi credo che potrebbe servire l'istituzione di una Procura Nazionale per

gli Infortuni sul Lavoro, per centralizzare le competenze e le risorse investigative e per accelerare i tempi dei processi, perché vorrei citare la relazione della procuratrice generale di Torino, la dottoressa Sabrina Noce, che nella cerimonia di apertura dell'anno giudiziario 2024, in riferimento alla sede di Ivrea che è quella che sta lavorando sul caso di Brandizzo rileva che “la scoperta reale è circa all'85% rispetto al fabbisogno e (...) nonostante gli sforzi del Procuratore, dei magistrati e dei pochi funzionari in servizio, è (la procura) peggiore d'Italia sotto ogni parametro”, arrivando addirittura a denunciare che “(...) la criminalità locale, come emerge da alcune intercettazioni telefoniche, sceglie obiettivi che rientrano nella competenza della Procura”. Significa che ci sono luoghi, nel nostro paese, in cui a fronte di un processo la conclusione più probabile è la prescrizione.

Parlando di processi per infortuni, la necessità di competenze molto tecniche in materia rischia di amplificare questo rischio. Un processo che finisce in prescrizione è un processo che non fa giustizia. Aggiungo che una Procura Nazionale potrebbe anche garantire una maggiore uniformità di giudizio su tutto il territorio nazionale.

C'è un filone di innovazioni tecnologiche già esistenti, già presenti in altre parti d'Europa e del mondo, che può fornire un aiuto concreto, controlli incrociati in tempo reale, *alert* e interruzioni automatiche delle macchine. Io credo che davvero non sientino le vite che potevano essere salvate da tecnologie che spesso sono anche a buon mercato, a partire dal badge digitale di cantiere. Tali tecnologie devono essere obbligatorie, di nuovo a partire dalle attività svolte dalle imprese partecipate, e per queste innovazioni non serve neanche un provvedimento legislativo. Certo, si deve valutare la compatibilità con le norme relative alla *privacy* e al divieto di controllo a distanza dei lavoratori, ma con un po' di buona volontà sono problemi superabili.

La sicurezza sul lavoro, credo di averlo già espresso, non è un diritto negoziabile. È un diritto fondamentale di ogni lavoratore e un dovere morale di ogni datore di lavoro e delle istituzioni. Con il prezioso contributo di iniziative come questa possiamo sperare di costruire, passo dopo passo, un futuro in cui nessun lavoratore debba temere per la propria incolumità mentre svolge il proprio dovere.