

## AUDIZIONE CISL

presso le Commissioni riunite IX Trasporti e XI Lavoro pubblico e privato della Camera dei Deputati sulle condizioni di sicurezza dei lavoratori con particolare riferimento al settore del trasporto ferroviario, anche a seguito dell'incidente avvenuto lo scorso 31 agosto 2023 presso la stazione di Brandizzo (Torino)

*(Roma 5 settembre 2023)*

**Siamo di fronte ad un'ennesima tragedia che per il numero di persone coinvolte ha destato particolare sgomento pubblico riaccendendo una luce mediatica sulla piaga dei morti del lavoro.**

Per questo è evidente che non è più tempo di contare solo su una magistratura che vada a rilevare le responsabilità ed emetta le dovute sentenze – azione giustamente dovuta e insostituibile, su cui riponiamo totale fiducia – come anche solo che ci si indigni collettivamente, facendo pervenire le condoglianze e la propria vicinanza alle famiglie, alle quali da parte dell'intera società andrebbero rivolte, invece, le scuse più profonde e far parlare il silenzio da parte di un'intera nazione che appare colpevolmente inerme e incapace di reagire concretamente a quanto da troppi anni sta accadendo con drammatica continuità. Per questo il Presidente della Repubblica Mattarella ha parlato di *“oltraggio ai valori della convivenza”*, recandosi sul luogo del disastro ferroviario accaduto a Brandizzo.

**La CISL ha apprezzato la tempestività con cui è stata convocata l'audizione** da parte delle Commissioni parlamentari riunite (cui partecipiamo insieme alle Federazioni rappresentanti i settori interessati FIT CISL e FILCA CISL), determinando un rinnovato **confronto tra istituzioni, politica e parti sociali** per indicare non solo gli interventi urgenti da porre in campo ma per **addivenire ad una vera e propria strategia nazionale sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro (SSL)** e giungere ad un reale cambio di passo attraverso una vera e propria azione di sistema in tema di **politiche di prevenzione**, volte al garantire in modo certo e diffuso le tutele e, da queste, il raggiungimento della totale riduzione degli infortuni e delle malattie professionali, come primariamente indicato dalle politiche e obiettivi comunitari.

Quanto accaduto sulla linea ferroviaria è in queste ore oggetto di indagine e istruttoria, ma dagli elementi che già emergono sulle fasi precedenti il disastro, pare riproporsi con colpevole chiarezza, a conferma dei noti punti deboli del sistema, che **occorre intervenire su più fronti, con misure e soluzioni** da tempo delineate, evidenziate e rivendicate in modo ciclico dal sindacato confederale e dalla CISL in particolare, nelle piattaforme nazionali presentate ai diversi governi susseguiti.

Sappiamo bene che il vigente articolato normativo, ancor più aggiornato ed integrato negli anni, dispone interventi (dal 2008) di natura vincolante – in un quadro di responsabilità di natura penale – ad oggi troppo spesso non rispettati, scarsamente sanzionati, applicati in modo parziale e superficiale, non attuando i processi partecipativi di collaborazione sulla prevenzione tra attori

aziendali (in cui le rappresentanze sono interlocutori indispensabili), senza dimenticare i ritardi nel portare a decretazione quanto introdotto dal legislatore.

Primo fra tutti **il sistema della qualificazione delle imprese**, realizzabile introducendo un **rating per le aziende basato su un insieme di criteri volti al garantire il massimo livello di tutele possibile, indispensabile per lo svolgimento delle attività in sicurezza**. Fattore di rilevanza centrale in un sistema produttivo che oggi si basa in modo preponderante sugli **appalti e sub-appalti**; andando così ad eliminare la possibilità dello svolgimento di lavori, per i quali è richiesta competenza specifica, da parte di aziende con personale non esperto (o addirittura, purtroppo frequentemente, in condizioni contrattuali e lavorative illegali), eliminando alla fonte il fenomeno inaccettabile delle gare al massimo ribasso e, di conseguenza, evitando la **contrazione dei costi fatta risparmiando su salute e sicurezza**. Interventi quest'ultimi che, pur vietati, vengono costantemente aggirati nella piena consapevolezza e accettazione tacita, a partire dagli stessi committenti (*in primis*, nei lavori pubblici). Tra i criteri indispensabili a costruire un rating delle imprese qualificate, ci dovrà essere la **completa applicazione dei CCNL** sottoscritti da CGIL CISL UIL nei rispettivi settori di competenza, a conferma della applicazione delle normative vigenti e di tutte le tutele previste, a garanzia delle stesse imprese oltre che di lavoratori coinvolti.

Non meno evidente è la inadeguata **organizzazione del lavoro** che, incidendo sul rispetto delle procedure – colpevolmente nelle aziende di minore dimensione, ma ancor più quando grandi e strutturate – pone a rischio coloro che lavorano (non dimenticando che oltre ai lavoratori, spesso ne sono vittime i preposti e gli stessi datori di lavoro).

**L'ulteriore implementazione degli organici e il coordinamento dei diversi corpi istituzionali di controllo**, a partire dall'INL, indubbiamente costituisce oggi una priorità ed una risposta concreta per il rispetto dei processi e delle procedure prevenzionali disposti dalla normativa, attraverso verifiche puntuali e mirate. Normativa che necessita di una sua declinazione nelle singole realtà lavorative attraverso la contrattazione di secondo livello, che deve essere sempre più promossa quale strumento di garanzia preventiva mirata. La frammentarietà del nostro sistema produttivo, se da una parte **richiede interventi di prossimità**, deve poter soprattutto contare su di una **crescita collettiva di consapevolezza e responsabilità** in cui tutti, a diverso titolo, si fanno carico di dare valore al lavoro e, pertanto, porre a centralità la persona, **promuovendo investimenti e competitività sul mercato, basata su legalità, correttezza, lavoro dignitoso, tutele**. Elementi che una società educante non può che veicolare e radicare, guardando al futuro, introducendoli nella **formazione scolastica, a partire dai primi anni di insegnamento** al fine di aiutare generazioni di giovani inconsapevoli dei rischi che in ogni attività lavorativa presenta.

Guardando, pertanto, alla prevenzione e alle tutele come ad una serie di necessari e determinanti interventi integrati, specifici nel rispetto dei diversi contesti lavorativi, degli obiettivi produttivi, delle esigenze e tipicità delle popolazioni lavorative, il prevedere (normativamente) **che ogni azienda si doti di un Sistema di Gestione per la Salute e Sicurezza**

(SGSL), diviene quanto mai fondamentale e di rilevante urgenza. Un sistema di gestione che trova nel modello partecipativo la sua primaria forma di verifica interna di correttezza ed efficacia, divenendo base determinate **anche per la costruzione ed adozione di modelli di organizzazione e gestione - MOG** (previsti attualmente dalla normativa vigente, ma a mera adozione volontaria, **da far divenire obbligatoria**), favorendo la salvaguardia delle tutele e della prevenzione, mediante il rispetto delle procedure, di una pianificazione delle fasi operative, ma al contempo la crescita di una responsabilità diffusa da parte delle stesse aziende **a favore di una produttività che coniughi occupazione, sviluppo sostenibile, affermazione sana sul mercato, in una logica di catena del valore**. Dove le aziende strutturate devono costituire il motore e l'esempio per quelle di minor dimensione, non scaricando su queste le lavorazioni più a rischio, riducendo sempre di più i tempi di lavorazione e i costi di esecuzione, non curandosi delle condizioni nelle quali avvengono le operazioni.

Quanto accaduto nei giorni scorsi a Brandizzo, da quanto sta emergendo, ne palesa la rilevanza e la funzione preventiva. Le comunicazioni a livello verbale, il mancato rispetto di tutte le fasi di cui è composta una procedura (specie quando relativa a lavorazioni ad alta esposizione a rischio, ancor più se in regime di appalto), l'approssimazione nello svolgere ruoli di responsabilità, le consuetudini errate, la scarsa formazione e le non adeguate competenze ed esperienza, il considerare la documentazione prevenzionale un mero onere inutile e privo di rilevanza, vanno inevitabilmente a creare quel terreno fertile.

Colpevolmente nota, inoltre, **la debolezza dello strumento del DUVRI** (Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenziali) nell'ambito dei lavori in appalto/subappalto; documento operativo strategico, troppo di frequente prodotto in fotocopia, inviato a lavori terminati, non elaborato quale concreto ed efficace strumento di organizzazione e, quindi, di protezione.

Altrettanto fondamentali, in un quadro di interventi strategici, sono **la promozione e la diffusione delle innovazioni tecnologiche e digitali a favore della prevenzione**, mettendo ogni azienda in condizione di poter **adottare dispositivi di protezione** (di natura collettiva e individuale) adeguati alle proprie esigenze di rischio e di produttività, **nel rispetto dei diritti degli occupati**, non dovendo affrontare costi insostenibili, ma potendo ricevere supporto informativo, tecnico, economico attingendo a fonti istituzionali e di finanziamento pubblico, a partire dal PNRR e dall'utilizzo corretto **dell'avanzo di bilancio dell'INAIL**.

**Rilevante in tale senso il ruolo degli organismi paritetici nazionali**, ai quali va necessariamente **resa fattiva la funzione di interlocuzione costante e collaborativa con le istituzioni sul territorio**, prevista dal legislatore, definendo le modalità operative per l'accoglimento dei flussi informativi da questi provenienti riferiti all'attività di supporto competente, rappresentanza agita e formazione, svolti a favore delle imprese (e, quindi, degli stessi occupati) aderenti al sistema.

Per costruire una **strategia nazionale sulla salute e sicurezza sul lavoro** basata su misure concrete, **servono risorse economiche ingenti** che oggi pare difficile reperire completamente dalle dotazioni di bilancio, come invece dovrebbe essere. Per questo **come CISL ribadiamo la**

**proposta dell'utilizzo dell'avanzo di bilancio INAIL** che ogni anno supera ampiamente il miliardo di euro, che a complemento delle risorse destinate dal Governo, **sia reinvestito totalmente** su interventi quali formazione, innovazione tecnologica, sostegno alle imprese qualificate e a quelle che investono su salute e sicurezza, sostegno alle persone e alle famiglie colpite da eventi infortunistici gravi o mortali, potenziamento delle strutture organiche al controllo.

A fronte poi di **(urgenti) linee di sistema, assi portanti di una Strategia nazionale che deve delineare le politiche di intervento** (definendo obiettivi, risorse, tempi, modalità partecipate e forze in campo), la prevenzione efficace richiede azioni mirate e piani operativi settoriali. Per questo è fondamentale che si proceda con analisi e proposte puntuali per ciascun contesto di riferimento che in questo caso specifico riferiamo di seguito in particolare per il **settore ferroviario** e per le **imprese edili in appalto nello stesso settore**.

### **Settore Ferroviario**

Ad oggi le imprese ferroviarie in possesso della licenza e del certificato di sicurezza per poter circolare sulla rete ferroviaria nazionale sono ben 45.

Fin dal primo momento rispetto alla normativa di recepimento della direttiva 440/91 abbiamo rilevato e contestato due criticità:

- a) non è stata prevista l'applicazione del Ccnl di riferimento (Ccnl Attività Ferroviarie del 16.04.2003) e pertanto ogni impresa ferroviaria si è scelta le condizioni di lavoro e il contratto da applicare ai propri dipendenti (contratti individuali, ccnl autoferrotranvieri, ccnl merci e logistica, ecc..) e la competizione si è giocata, principalmente, offrendo ai clienti prezzi più bassi grazie ai risparmi realizzati sul costo del lavoro;
- b) la legislazione di recepimento della direttiva europea non ha previsto "condizioni di reciprocità" (in Italia le imprese ferroviarie hanno avuto libero accesso su tutta l'infrastruttura, persino nel più redditizio segmento dell'alta velocità. In altri Paesi le cose sono andate diversamente).

La liberalizzazione ferroviaria ha comportato un notevole aumento dei treni circolanti ogni giorno sulla rete che oggi è di circa 9.000 treni/giorno.

Con più di 20 miliardi di investimenti avviati nel 2022, Rete ferroviaria italiana (Rfi) conferma di essere la più grande stazione appaltante in Italia, con fondi in gran parte da attribuire al Pnrr grazie ai quali il gruppo Fs è ancora più impegnato per la realizzazione delle nuove opere strategiche, con due obiettivi: sostenibilità e riduzione del divario infrastrutturale tra Nord e Sud. Molto spesso si prende atto che l'assenza di itinerari alternativi è stata provocata nel corso degli ultimi vent'anni con il progetto "rete snella" col quale non solo si è ridotta sensibilmente la capacità degli impianti e delle linee ferroviarie in diverse realtà ma si è anche ridotta la "resilienza" del sistema.

**Da almeno cinque anni stiamo chiedendo a Rfi di ripristinare, laddove è necessario e ancora possibile, nelle stazioni, enti e binari sottratti al sistema con l'applicazione del progetto in parola.**

**Altro intervento che riteniamo fondamentale è quello relativo alla progressiva estensione del sistema Ertms (European Rail Traffic Management System) a tutta la rete.** Si tratta del più avanzato sistema per la supervisione e la gestione della circolazione dei treni, nato e sviluppato in Italia, in grado di assicurare maggior regolarità e sicurezza creando un potenziamento indiretto delle tratte.

**In attesa di approfondire le dinamiche dell'incidente e ricevere risposte dalle indagini in corso, abbiamo manifestato a Rete Ferroviaria Italiana la necessità di internalizzare quanto più possibile le attività di manutenzione e di intensificare le attività di formazione e di controllo attraverso l'implementazione dei piani e dei programmi operanti per la manutenzione ferroviaria. Contestualmente abbiamo richiesto di incrementare gli investimenti sulla sicurezza.**

Considerata la peculiarità dell'attività di manutenzione ferroviaria, abbiamo inoltre sollecitato un **maggior coinvolgimento delle ditte appaltatrici per una specifica formazione professionale, soggetta a costante aggiornamento e verifica delle competenze. Il requisito essenziale per ammettere nel perimetro ferroviario maestranze esterne è quello di avere personale certificato che abbia una conoscenza più approfondita della circolazione ferroviaria.**

Ecco, anche nel caso dell'incidente di Brandizzo, una volta accertate le cause, occorrerà mettere mano **quantomeno a un'implementazione delle procedure attraverso l'introduzione di "ridondanze"** delle stesse che assicurino un ulteriore elemento di controllo che vada ad aumentare la sicurezza sul lavoro.

In ciò devono venirci in aiuto nuovi investimenti economici e, per quanto possibile, la tecnologia.

### **Settore Edile in appalto alla rete**

Per il settore si ritiene fondamentale:

- **L'integrale applicazione e rispetto di quanto previsto nei CCNL stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, soprattutto in un settore ad alto rischio come quello dell'edilizia, l'individuazione del corretto CCNL da applicare si pone come condizione necessaria. L'impianto normativo previsto dal contratto di settore pone una serie di obblighi, a partire da quelli legati alla formazione alla sicurezza, che costituiscono un argine importante.**
- **Un urgente e non più procrastinabile intervento organizzato, diffuso e capillare sulla formazione dei lavoratori e di tutti i soggetti coinvolti nel ciclo produttivo del cantiere.** Una formazione che deve necessariamente essere – per tutti – in ingresso e continuativa nel tempo; una formazione che non può essere solo formale ma che deve invece essere quanto più concreta e centrata sui contesti aziendali (per questo è fondamentale che sia affidata ad organismi paritetici e non a soggetti improvvisati). Una formazione che deve avvenire per tutte le figure coinvolte nel processo produttivo (da quelle apicali in giù) e che deve poter incidere sull'organizzazione del lavoro. Per questo obiettivo mettiamo a disposizione la nostra presenza nei luoghi di lavoro e nei territori così come la nostra

importante rete di enti unificati (Scuole edili e CPT), enti che da anni con professionalità e costanza forma le maestranze e ne cura il loro aggiornamento;

- Una seria **politica di spesa in ricerca e tecnologia**. Negli ultimi decenni, moltissimi sono stati gli avanzamenti tecnologici che hanno contribuito a migliorare la salute e sicurezza dei nostri lavoratori, dagli esoscheletri per il sollevamento di pesi alla sensoristica utilizzata nella guida e movimentazione delle macchine, solo per citarne alcuni tra i più conosciuti. Una tecnologia che potremmo definire quindi al servizio dell'umano, al servizio del lavoratore e che oggi dovrebbe forse spingersi un po' più in là per arrivare dove l'uomo non riesce ed anticipare le sue eventuali mancanze. È indispensabile che la **tecnologia sia accessibile a tutte le imprese ed a tutti i lavoratori e che quindi il suo utilizzo diventi prassi, completamente integrata nei processi lavorativi e costantemente aggiornata e migliorata.**