



**AUDIZIONE INFORMALE PRESSO LE COMMISSIONI RIUNITE IX (TRASPORTI) E XI
(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO) DELLA CAMERA DEI DEPUTATI A SEGUITO
DELL'INCIDENTE FERROVIARIO DI BRANDIZZO.**

UIL – FENEALUIL – UILTRASPORTI

MEMORIA UIL

La strage di Brandizzo ha di nuovo portato l'opinione pubblica ad interessarsi del tema della salute e sicurezza sul lavoro perché purtroppo i singoli morti giornalieri sembrano passare ormai inosservati.

Non è bastata la Piattaforma unitaria CGIL, CISL e UIL su salute e sicurezza sul lavoro, a far comprendere al Governo la necessità di affrontare concretamente e in maniera strutturale il tema, con un programma dettagliato di interventi. Piattaforma – lo ricordiamo – nella quale chiedevamo in primis la definizione di una Strategia Nazionale sulla salute e sicurezza sul lavoro perché, ad oggi, siamo l'unico Paese in Europa a non averne ancora una.

Il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali ci aveva promesso prima incontri quindicinali poi addirittura aveva presentato un elenco dettagliato di tematiche da affrontare, sulle quali attendavamo un calendario e una programmazione ufficiale, ma ad oggi solo promesse e pochi fatti. Solo due incontri generali (12-01-2023; 22-06-2023), due specifici sui P.C.T.O. (26-01-2023; 05-07-2023) e due sull'emergenza caldo (20-07-2023; 25-07-2023). Ci pare troppo poco.

La nostra Organizzazione, che si costituirà parte civile nel processo, continua a ribadire in tutti i tavoli che la vera emergenza nel mondo del lavoro, nel nostro paese, è proprio la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro. Quanto avvenuto a

Brandizzo fa emergere con forza una realtà lavorativa nella quale il valore delle persone lavoratrici viene brutalmente calpestato dalla necessità di fare utili e profitti a qualsiasi prezzo.

Troppo spesso gli infortuni e le morti sul lavoro vengono attribuiti a errori umani e a responsabilità dirette delle persone lavoratrici ma ci rendiamo conto che dietro questi gravi avvenimenti c'è ben altro.

I cinque operai che lavoravano nella tratta ferroviaria di Brandizzo non sono morti per una fatalità, ormai è chiaro, ma per responsabilità precise, che la magistratura dovrà accertare.

Le interviste agli operai e non ultimo il video shock del povero Kevin Laganà e quello delle telecamere di sorveglianza della stazione di Brandizzo lasciano supporre, infatti, come la realtà sia ben diversa e che l'incidente sia avvenuto per il mancato rispetto di procedure di sicurezza. Consentire alle imprese di iniziare prima i lavori di manutenzione sembra non sia un'eccezione, come all'inizio si poteva pensare, ma una prassi consolidata che ha portato alla morte dei cinque operai.

Va aperta una discussione sull'introduzione nel nostro ordinamento del reato di "omicidio sul lavoro" e sulla istituzione della Procura Nazionale specifica in materia, che noi chiediamo.

Questo è stato l'ennesimo omicidio, anzi strage sul lavoro, giustificato dall'esigenza di fare profitto, in contratti di affidamento lavori che riducono i tempi di esecuzione ai limiti del fattibile e impongono penali salatissime a fronte di ritardi nell'ordine del minuto.

Questa esigenza di ottimizzare i tempi, porta alcune imprese a sottoporre i propri lavoratori a turni estenuanti e ritmi frenetici di lavoro (oltre le 10 ore), ad una scarsa attenzione alla sicurezza e alla costante riduzione dei costi a partire da quelli del lavoro, che si traduce nella non corretta applicazione dei contratti nazionali con fenomeni di sotto inquadramento ed elusione degli straordinari o mancato rispetto

dei periodi di riposo, come nel caso della Si.Gi.Fer., azienda dove lavoravano i cinque operai di Brandizzo, nella quale l'80% dei dipendenti sono inquadrati nel livello più basso del CCNL Edilizia, quello riservato ai neoassunti e a coloro che sono addetti a lavorazioni semplici e a quelle che non richiedono alcuna competenza specifica. Questo dumping contrattuale avviene senza nessun controllo specifico da parte della committenza RFI alla quale basterebbe effettuare verifiche periodiche a campione sui cedolini paga dei lavoratori per rendersi conto della presenza delle anomalie e dello sfruttamento del lavoro dilagante nei cantieri di sua competenza.

Nel merito di quanto accaduto la notte fra il 30 e il 31 agosto scorso, ricordiamo che siamo di fronte ad un lavoro in subappalto all'interno di un affidamento pubblico dove l'Ente Aggiudicatore RFI SPA, attraverso un Accordo Quadro 942 aggiudicatosi dalla G.C.F. Generale Costruzioni Ferroviarie capogruppo mandataria di un'Ati, composta da altre imprese specializzate in armamento ferroviario, ha affidato attraverso un contratto applicativo n.13 l'esecuzione di parte dei lavori all'impresa subappaltatrice Si.Gi.Fer.

Questo sistema di subappalti a caduta mette in evidenza due aspetti importanti.

Il primo attiene alla valutazione della necessità di dare in subappalto lavorazioni che potevano essere svolte dall'impresa aggiudicataria perché non specialistiche e, nel caso specifico, la sostituzione di uno spezzone di binario, che, anche a detta di RFI, è un'attività assolutamente standard nota e semplice.

Chiediamo, quindi, l'esclusione del ricorso al subappalto per le attività di manutenzione tipiche e programmate che non richiedano particolari e specifiche competenze tecniche.

Le esternalizzazioni delle attività manutentive, specie quelle interessanti la sicurezza di esercizio, devono essere ridotte ai minimi termini e ricondotte all'interno di RFI.

Il secondo è il tema del rispetto del principio che prevede, per i lavoratori in subappalto, pari trattamento economico e normativo a quello dei lavoratori

dell'impresa affidataria (previsto dal codice degli appalti); in questo caso palesemente violato e sul quale nessun soggetto era preposto alla verifica della sua corretta applicazione.

I troppi infortuni gravi e mortali avvenuti nell'ultimo quinquennio nella manutenzione della rete ferroviaria italiana fanno emergere una criticità strutturale di questo specifico comparto sulla quale forse troppo poco è stato fatto in termini di investimenti e prevenzione da parte di tutti gli operatori economici coinvolti. Non bastano procedure e norme se poi nella realtà la prassi e la consuetudine evidenziano la loro elusione. L'appaltante non si può chiamare fuori da controlli e responsabilità.

Occorre mettere in campo un piano di revisione complessiva delle procedure, affiancato da un investimento tecnologico importante che vada ad assicurare la validazione elettronica e plurima di ogni processo, la dotazione di sensori che possano comunque intervenire quando si è in presenza di un errore nella procedura e soprattutto il monitoraggio e la rilevazione della presenza delle persone lavoratrici impegnate nelle lavorazioni di manutenzione. Occorre subito imporre sistemi che rilevino l'attività lavorativa al fine di poter verificare l'effettiva prestazione e il relativo riposo.

In particolare, in FS, è necessario avere la certezza dell'avvenuta interruzione della circolazione sui binari. Il dirigente movimento RFI deve avere la sicurezza che non ci siano attività in linea prima di aver inviato il nulla osta di inizio lavori sul cantiere. La sicurezza non può essere affidata ad una sola persona, presente sul sito. È essenziale l'esistenza di un moderno sistema che eviti la circolazione treni in presenza di attività in linea. Occorre prevedere, prima che avvenga l'interruzione della linea, la marcia a vista di eventuali convogli che segnalino ripetutamente l'arrivo in prossimità del sito sede di manutenzione.

Chiediamo maggiori controlli sui requisiti qualificazione e di regolarità (nel settore edile le imprese sono soggette alla verifica della congruità della manodopera come previsto dal DM 143/2021) degli operatori economici contrattualizzati e che sia

valutabile, anche attraverso un controllo qualitativo sulla corretta applicazione contrattuale o sulla qualità della formazione ai propri dipendenti in particolare nel campo della sicurezza. Troppo spesso troviamo in cantiere attestati di formazione falsi ottenuti senza mai aver partecipato realmente a nessun percorso formativo.

Un controllo questo che non può non essere affidato ad un soggetto specializzato ed esterno e autonomo rispetto alla stazione appaltante.

Occorre però che RFI effettui maggiori controlli sui propri cantieri attraverso una maggiore presenza di CSE e tecnici della sicurezza su ogni cantiere attivo, al fine di verificare il rispetto delle procedure di sicurezza nei confronti di tutte le imprese impegnate nei lavori di manutenzione.

La manutenzione della rete ferroviaria deve essere eseguita con competenza, per assicurare sicurezza agli utenti, deve essere a sua volta eseguita garantendo qualità e tutele alle persone lavoratrici che sono chiamate a svolgerla e questo può avvenire soltanto se vengono rivisti i tempi di esecuzione degli interventi, adeguati alla complessità dell'attività prevista, tempi che negli ultimi anni si sono drasticamente compressi e che determinano le pressioni sulle imprese esecutrici che sono alla base del disastro di Brandizzo.

Occorre, inoltre, indagare a fondo anche sul tema del rispetto del principio di concorrenza nel mercato chiuso della manutenzione ferroviaria che, a nostro avviso, si sta connotando come un mercato scarsamente concorrenziale dove le poche imprese specializzate fanno cartello e quindi sono in condizione di dettare le regole e il prezzo per chi vuole entrare in questa nicchia privilegiata in veste di subappaltatore.

Chiediamo che venga costituito un particolare nucleo ispettivo per la sorveglianza e la vigilanza sui cantieri di manutenzione ferroviaria, stradale e autostradale che troppo spesso sono teatro di incidenti gravi e mortali.

La specificità di queste lavorazioni determina il fatto che si lavori prevalentemente di notte e in zone chiuse al traffico o che sono all'interno di aree dove nessuno può



entrare che le mette al riparo da sguardi indiscreti e questo induce le imprese a pensare che mai nessuno le controllerà.

Occorre dare subito attuazione alla norma che prevede la qualificazione per le imprese del settore edile, come previsto dall'art. 27, comma 1-bis del D. Lgs 81/2008, e che il sistema bilaterale dell'edilizia è pronto a gestire come fa già oggi per il rilascio del DURC o per la certificazione della congruità.

È quanto mai urgente, inoltre, ancora di più alla luce di questo tragico avvenimento, emanare, una volta per tutte, il decreto attuativo nel settore ferroviario che, ad oggi, a distanza di 15 anni D. Lgs 81/2008, non è ancora stato emanato, nonostante le ripetute sollecitazioni delle Organizzazioni sindacali.

Settembre 2023