



Roma, 5 settembre 2023

1

Senato della Repubblica

Commissioni riunite IX Trasporti e XI Lavoro

pubblico e privato della Camera dei deputati

In relazione all'audizione tenutasi in data odierna, a seguito della strage ferroviaria di Brandizzo del 30 agosto 2023, si trasmette la sintesi dell'intervento della scrivente OR.S.A. Trasporti.

In occasione della precedente audizione attinente il contratto di programma di R.F.I. del 4 luglio 2023 questo Sindacato aveva posto l'attenzione sul problema delle attività di manutenzione alle infrastrutture svolte dalle imprese prestatrici d'opera.

Purtroppo quanto avvenuto a Brandizzo - la strage di 5 operai dell'impresa Sigifer - non solo era ampiamente prevedibile agli addetti ai lavori ma, in ordine temporale, è solo l'ultimo incidente mortale avvenuto lungo i binari della rete ferroviaria nazionale.

Da marzo 2018 ad agosto 2023 (quattro anni e mezzo), i dipendenti delle imprese prestatrici d'opera morti sul lavoro ammontano a 14 e altrettanti sono i feriti gravi.

Una media di un infortunio grave ogni 57 giorni e un morto ogni 115.

E' dunque non più rinviabile che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti imponga ad R.F.I. di escludere dagli affidi le imprese che rappresentano eventi simili o che siano segnalate per problematiche connesse alla sicurezza dei lavoratori.

E' altrettanto urgente che lo stesso Dicastero elimini l'assurdità della non applicazione del CCNL di riferimento delle Attività Ferroviarie ai lavoratori delle imprese appaltatrici che, a tutti gli effetti, effettuano attività ferroviarie direttamente incidenti sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Ricordiamo che delle decine di queste imprese orbitanti nell'indotto non ve ne è alcuna che, ad oggi, applichi il CCNL delle Attività Ferroviarie, normativa che tiene conto delle particolari attività manutentive svolte dai ferrovieri e che armonizza le relative necessità operative con i periodi compensativi di recupero psicofisico e riposo, nonché i tempi di formazione e inserimento dei lavoratori nel ciclo produttivo.

Chiediamo dunque, anche considerando che **all'interno dell'indotto sono stati registrati gravi casi di infiltrazioni da parte della criminalità organizzata**, che venga stabilito al M.I.T. un protocollo di indirizzo con le Organizzazioni Sindacali del settore e che ricomprenda i requisiti essenziali per l'assegnazione degli affidi/appalti da parte di R.F.I. riguardanti l'innovazione e il mantenimento in efficienza delle infrastrutture ferroviarie.

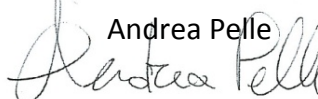
In ultimo, ricordiamo a queste Illustri Commissioni che il tema sicurezza sul lavoro del personale addetto alle attività di esercizio e sicurezza ferroviaria, sono state affrontate dalla 11° Commissione (Lavoro, previdenza, sociale) con risoluzione 7-00105, accolta dal precedente Parlamento e successivamente trasferita per competenza al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali. Della predetta risoluzione siamo a conoscenza che sia stata presentata di nuovo, come mozione, all'attuale Senato della Repubblica.

Alla presente si allega:

- *Cronologia dei gravi infortuni sul lavoro avvenuti in ambito manutenzione affidata a Imprese di Appalto.*
- *Relazione OR.S.A. Trasporti per Audizione del 4 Luglio 2023*

Ringraziamo per l'attenzione.

Il Segretario Generale OR.S.A. Trasporti

Andrea Pelle


Manutenzione Infrastruttura ferroviaria appaltata: cronaca degli ultimi cinque anni

29 marzo 2018	Bologna	Operaio di 56 anni morto per folgorazione da cavi ad alta tensione
8 maggio 2018	Fabro Ficulle	Operaio di 26 anni morto per investimento ferroviario
16 novembre 2018	Galleria Santa Lucia linea Napoli-Salerno	5 operai feriti gravemente a causa di un incendio divampato in galleria
23 novembre 2018	Linea ferroviaria Milano-Venezia	Operaio di 35 anni morto per investimento ferroviario
7 dicembre 2018	Firenze	Tre operai feriti gravi a causa di un investimento ferroviario
12 dicembre 2018	Fiorenzuola D'Arda	Operaio di 59 anni morto per investimento ferroviario
21 marzo 2019	Orte	Operaio ferito a causa di investimento da mezzo d'opera
10 luglio 2019	Brindisi	Operaio di 57 anni morto per folgorazione
26 novembre 2020	Condofuri	Operaio muore travolto da mezzo d'opera
7 gennaio 2021	Jesi	Operaio di 55 anni morto per investimento da parte di un mezzo meccanico
9 febbraio 2021	Rovigo	Operaio 35 anni ferito gravemente dopo caduta da 5 metri di altezza
7 maggio 2021	Santa Maria di Montalto Uffugo	Operaio ferito gravemente a seguito del deragliamento di un mezzo d'opera
21 giugno 2022	Città della Pieve	Operaio 58 anni morto travolto da treno in transito
24 giugno 2022	Pontremoli in Lunigiana	Operaio ferito gravemente per schiacciamento da mezzo meccanico
11 ottobre 2022	Ventimiglia	Operaio morto per scoppio del mezzo d'opera
30 agosto 2023	Brandizzo	5 operai morti e 2 feriti travolti da treno in transito

**UN INFORTUNIO GRAVE OGNI 57 GIORNI
UN MORTO OGNI 115 GIORNI**



Roma, 04 luglio 2023

1

Senato della Repubblica

**8^a Commissione Ambiente, transizione ecologica, energia,
lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica**

In relazione all'audizione svolta in data odierna sul tema del rinnovo del Contratto di Programma 2023-2026 con Rete Ferroviaria Italiana, si trasmette la sintesi dell'intervento della scrivente OR.S.A. Trasporti.

Piano di soppressione dei passaggi a livello

Riferimento *"Articolazione degli investimenti in corso e programmatici – Tabella A"*:

- rispetto al completamento del piano di soppressione dei passaggi a livello pianificato con la legge 354 dell'anno 1998, nel quale si contavano circa 7.700 passaggi a livello a giugno 2022 Rete Ferroviaria Italiana dichiara la presenza di 4.176 passaggi a livello.

La mancanza di determinazione nei confronti del completamento del piano si palesa anche dagli stanziamenti previsti nei contratti di programma 2016-2021 e il presente 2022-2026. Infatti, per il periodo 2023-2026 sono previsti stanziamenti per 600 mila euro a fronte di un costo complessivo del piano stimato in circa 8 miliardi di euro.

Con la media di soppressioni realizzata fino ad oggi (147/anno), la stima è che il piano si completerà non prima dell'anno 2051;

- per quanto riguarda invece **l'implementazione dei sistemi di sicurezza** da adibire ai passaggi a livello, che nel tempo hanno rappresentato situazioni di rischio per la circolazione ferroviaria e l'incolumità delle persone (pedoni), rammentando che **si tratta di una misura urgente** e provvisoria in attesa della soppressione del passaggio a livello, il presente CdP prevede un arco temporale di realizzazione delle installazioni che traguarda l'anno 2031.

Rispetto alla pericolosità dei passaggi a livello riportiamo di seguito i dati pubblicati dall'Agenzia

Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA). Nel periodo 2017-2019 sono stati registrati venti incidenti ferroviari in prossimità di passaggi a livello. Nello stesso periodo sono stati registrati 190 incidenti a persone che coinvolgono materiale rotabile in movimento. **Per tali motivi si chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e ad R.F.I. di rimodulare e velocizzare il piano di soppressione dei P.L. previsto con la legge 354/98.**

2 Attuazione del Contratto di Programma

nelle premesse del Contratto di Programma viene rammentata la risoluzione U.E c.d. Green Deal che per competenza investe pienamente il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

In materia di trasporto delle merci trasportate su rotaia, le scadenze dettate dalla Comunità Europea prevedono nel nostro Paese l'innalzamento – entro il 2030 - al 30% di merce trasportata su ferro rispetto all'attuale 10%. Tale necessaria scelta comporta la necessità di fare circolare ulteriori treni in un contesto che vede le linee ferroviarie principali già pressoché sature in termini di disponibilità di nuove tracce orarie (slot).

E' a nostro avviso necessario che, a garanzia del raggiungimento degli obiettivi esposti nel contratto di servizio e di quelli recepiti dalla U.E., il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti stabilisca, all'interno del rapporto gerarchico con R.F.I., una linea di indirizzo rispetto alle percentuali di utilizzo della rete poiché il gestore, oltre al dovere di garantire l'attuazione del contratto anche attraverso la necessaria interruzione della rete per scopi manutentivi, deve assicurare la prosecuzione dei servizi passeggeri (universale, pendolare e commerciale), il servizio regionale pendolari e la concorrenza tra Imprese ferroviarie (merci e passeggeri).

Lotta alla criminalità e sicurezza sul lavoro

In materia di sicurezza sul lavoro il settore dei lavoratori addetti alla manutenzione delle infrastrutture ferroviarie palesa annualmente decine di gravi infortuni sul lavoro.

E' bene precisare che, oltre ai manutentori dipendenti di Rete Ferroviaria Italiana, nel settore operano decine di Imprese prestatrici d'opera che, purtroppo, rappresentano il maggior numero di gravi infortuni. **All'interno dell'indotto, inoltre, sono stati registrati gravi casi di infiltrazioni da parte della malavita organizzata, evidentemente attratta dalle ingenti somme di denaro pubblico che il settore "muove".**

Il contratto di programma 2023-2026 di R.F.I. mette in circolazione oltre 3,3 Miliardi di euro all'anno, a cui vanno aggiunti i 25,4 Miliardi di euro affidati al Gestore dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Per le esperienze finora maturate, e brevemente accennate, riteniamo che sia dovere del Governo e quindi del deputato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, apporre rimedi preventivi affinché tutto ciò cessi o non si ripeta.

In tal senso il richiamato Ministero ha già sottoscritto un importante protocollo con le Organizzazioni Sindacali competenti nel settore edile in data 11 dicembre 2020. Intesa che scaturisce dalla necessità di dare attuazione al programma Next Generation You con l'obiettivo comune delle parti di "valorizzare e perseguire una collaborazione di tutti i soggetti sociali ed istituzionali affinché le opere si realizzino nella massima trasparenza, contrastando ogni forma di illegalità ed infiltrazioni criminali".

Riteniamo che anche il settore della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e i lavoratori che vi operano necessitino di regole certe per l'affidamento di lavori all'infrastruttura ferroviaria. **Pertanto, si chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di stabilire con le Organizzazioni Sindacali del settore un accordo quadro nel quale si individuino i requisiti fondamentali da richiedere alle Imprese prestatrici d'opera in fase di affido o gara di appalto della lavorazione.**

Cordiali saluti

Il Segretario Generale OR.S.A. Trasporti

Andrea Pelle

