

Audizione del 5 settembre 2023

Commissioni riunite Trasporti e Lavoro
Camera dei Deputati

Audizioni informali 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)

Memoria della Cgil Nazionale e delle Categorie Fillea e Filt Nazionale



La strage di Brandizzo, che è l'ultima di una serie impressionanti di morti e di infortuni sul lavoro che caratterizza in negativo la qualità del lavoro e la sicurezza sul lavoro nel nostro paese, ha determinato sette infortuni, di cui cinque mortali. Gli infortuni e le morti sul lavoro vengono quasi sempre derubricati come errore o distrazione umana, ma la realtà è che la "frenesia del profitto" è la causa principale. La regola dominante nel lavoro non è più la qualità, il merito, la sicurezza ma il massimo profitto o il massimo risparmio, secondo i punti di vista. Imporre quindi ritmi frenetici, risparmiare sul costo del lavoro e sui dispositivi di sicurezza è una realtà spesso taciuta. Nello specifico quello che è accaduto il 30 Agosto impone la necessità di intervenire immediatamente a tutela dei lavoratori ripensando complessivamente il sistema delle manutenzioni ferroviarie. Negli ultimi cinque anni solo nel settore delle manutenzioni, per garantire il transito di 9.000 treni al giorno sui 16.000 km di ferrovia nel nostro Paese, si sono registrati un infortunio mortale ogni cento giorni ed uno grave ogni cinquanta. Numeri che descrivono una criticità strutturale del comparto delle manutenzioni ferroviarie e che a nostro avviso richiedono interventi urgenti. Nel dibattito politico si stanno sollevando soluzioni e individuando le responsabilità con estrema facilità ma i problemi sono molto più complessi. A nostro avviso, alla base di tutto, manca una diffusa e radicata etica della responsabilità collettiva. Le formali procedure di sicurezza a cui ci si deve attenere, le norme di legge, si scontrano invece contro la prassi e le consuetudini, perché si fa pressione sui lavoratori e le lavoratrici, sempre nella logica che il lavoro è subordinato ai bilanci dell'azienda. Rfi, in quanto stazione appaltante, è obbligata a verificare e pretendere il rispetto assoluto delle procedure, sia per i lavoratori diretti che per le aziende in appalto. Assistiamo invece, con enorme preoccupazione, al tacito fenomeno dell'allontanamento dall'incarico di chi pretende il rispetto delle regole. Riteniamo che, per garantire la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori e delle lavoratrici del settore ferroviario e delle manutenzioni bisogna concentrarsi prioritariamente sui seguenti aspetti:

- I. **Maggiore selezione, controllo ed esclusione del ricorso al sub-appalto nel lavoro di manutenzione.** I controlli su tutti i requisiti di regolarità e qualificazione degli operatori economici contrattualizzati e presenti nei cantieri, sulle gare, sugli appalti, non devono essere effettuati da RFI, in quanto stazione appaltante coinvolta nel processo, bensì da una società della holding appositamente preposta a questo. Risulta prioritario, oltre ai processi di qualificazione previsti dai protocolli interni ad R.F.I., verificare il tipo formazione effettuata e i relativi attestati dei lavoratori delle singole imprese, i loro livelli di inquadramento e la certificazione relativa alla congruità della manodopera prevista dal DM 143/2021 (c.d. Durc di congruità). Si riscontra nei cantieri la presenza di troppi operai comuni e qualificati (1° e 2° da CCNL edilizia industria) a discapito della necessaria presenza di operai specializzati inquadrati ed adeguatamente formati presso gli enti preposti ed accreditati (in edilizia le Scuole Edili di emanazione contrattuale). Segnaliamo il possesso da parte di alcune maestranze di attestati di formazione rilasciati da enti che non rispondono ai requisiti contrattuali e normativi.
- II. **Rivisitazione dei c.d. tempi di intervento incrementando da 3 a 5 ore l'interruzione media per manutenzione.** La continua riduzione degli spazi manutentivi imposta da RFI obbligano a ritmi di lavoro sempre più frenetici. Chiediamo di passare dalle attuali tre ore a cinque ore la durata media dell'interruzione della circolazione necessaria per gli interventi; ma è indispensabile, al netto della durata media delle interruzioni, operare con una programmazione efficace e con la previsione di tempi di fermo della circolazione congrui agli interventi da realizzare: non tutti gli interventi sull'infrastruttura sono equivalenti in termini di complessità. Questo garantirebbe maggiori livelli di sicurezza per i lavoratori e più alti standard prestazionali delle linee in termini di efficienza e nel contempo consentirebbe anche alle stesse Imprese appaltatrici di calibrare meglio la loro organizzazione aziendale, anche in funzione

dei profitti ottenibili. Invece, a causa degli attuali tempi ristretti medi di intervento tutto il personale impegnato, diretto RFI ed esterno, risulta costretto ad operare in regime di costante criticità e "pressione". Il fenomeno si amplifica ancor di più quando operano Imprese in sub appalto, con margini di guadagno ancora più bassi. Pertanto e anche in considerazione dell'entità dei lavori previsti nel quinquennio 2022-2026 occorrerebbe **aumentare le risorse e i lavoratori da destinare alla c.d. "scorta cantieri" e a tutta la filiera della gestione lavori (Direttori Lavori, Assistenti Lavori, CSE), con una formazione sempre più specifica senza subire pressioni di alcun tipo, individuare eventuali attività da internalizzare e, nel rivedere l'articolazione dell'orario di lavoro, l'obiettivo non deve essere quello di diminuire i costi del lavoro, bensì quello di privilegiare il benessere e la qualità della vita lavorativa con maggiori compensazioni in termini economici e di riposi compensativi di qualità.**

III. **Verifica e controllo del rispetto della normativa in materia di orario di lavoro da parte delle imprese che eseguono i lavori di manutenzione.** Segnaliamo come una delle maggiori criticità riscontrate e denunciate dai lavoratori afferisca allo svolgimento di turni massacranti in violazione del CCNL e della normativa su salute e sicurezza. **Maestranze edili che fanno 10-12- ore al giorno, doppio turno nella stessa giornata e che spesso non osservano i riposi settimanali previsti** senza che vi sia nessun controllo specifico in merito da parte della committenza RFI. A riprova di quanto esposto basterebbe controllare i singoli cedolini paga dei lavoratori per rendersi conto della presenza di voci anomale che coprono lo straordinario eludendo il fisco e gli enti previdenziali. Questo diffuso metodo oltre a mettere a rischio i lavoratori determina nei fatti un considerevole risparmio/ribasso sul costo del lavoro a danno anche delle altre imprese concorrenti. **Nelle maglie di queste pratiche descritte troppo spesso si celano fenomeni di caporalato e sfruttamento della manodopera** che non possono non trovare il

dovuto contrasto, con misure specifiche, anche negli appositi protocolli di legalità. A tal proposito l'estensione ai suddetti appalti dei **"protocolli di legalità di ultima generazione"** risulta non più rinviabile.

- IV. **Sviluppare e applicare tutte quelle tecnologie più avanzate, già esistenti in alcuni casi, con la destinazione di risorse certe per assicurare una maggiore sicurezza per gli operatori che operano, a vario titolo, nel sistema ferroviario.**