

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Fillea e sindacati del settore				
1+4	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	04/09/2023	<i>Il Piemonte si ferma per le vittime di Brandizzo (S.Lorenzetti)</i>	2
1+3	Il Manifesto	02/09/2023	<i>Tutto in (sub) appalto e di fretta (M.Franchi)</i>	4
3	Cronache di Napoli	04/09/2023	<i>Operai travolti dal treno "Ora un'Italia piu' sicura"</i>	6
	Repubblica.it	03/09/2023	<i>Strage di Brandizzo, il sindacalista: La manutenzione si fa sempre piu' di corsa. Così i rischi ven</i>	7
	Repubblica.it	02/09/2023	<i>Fonogrammi, telefoni e binari unici. Due terzi della rete fermi all'anno zero</i>	8
	Repubblica.it	31/08/2023	<i>Incidente Brandizzo, la rabbia del sindacato: E' una strage. Meno sicurezza in nome della produttivi</i>	9
39+41	La Stampa - Ed. Torino	04/09/2023	<i>"Lavoro, fermare la carneficina" (C.Luise)</i>	10
	Collettiva.it	03/09/2023	<i>La dolorosa lezione di Brandizzo</i>	12
8/9	La Repubblica	03/09/2023	<i>"La manutenzione si fa sempre piu' di corsa così i rischi vengono scaricati sugli operai" (G.Colombo)</i>	15
3	Il Quotidiano del Sud	02/09/2023	<i>"Bisogna ripensare completamente al sistema delle manutenzioni ferroviarie"</i>	16
9	Il Tempo	02/09/2023	<i>Due indagati per il treno killer (A.Riccardi)</i>	17
9	La Repubblica	02/09/2023	<i>Fonogrammi, telefoni e binari unici "Due terzi della rete fermi all'anno zero" (G.Foschini)</i>	18
	Collettiva.it	01/09/2023	<i>Filt e Fillea a Rfi: ripensare il sistema delle manutenzioni</i>	19
	Collettiva.it	31/08/2023	<i>Strage sui binari, un «sistema» sotto accusa</i>	20

Il Piemonte si ferma per le vittime di Brandizzo

Stamane a Vercelli la marcia dei sindacati

«L'indignazione e il cordoglio non bastano più, è il momento di agire. Questa strage va bloccata immediatamente», scriveva il segretario della Cgil Maurizio Landini dopo aver appreso della morte di cinque operai travolti da un treno mentre stavano eseguendo lavori di manutenzione sui binari alla stazione di Brandizzo. Ci sarà anche lui, oggi, alla marcia organizzata a Vercelli da Cgil, Cisl e Uil. «Mai più tragedie come questa, non si può morire sul lavoro» si legge sul volantino che annuncia la manifestazione e 8 ore di sciopero generale in tutto il Piemonte. Il ritrovo sarà alle 10 davanti alla stazione.

a pagina 4 **Lorenzetti**



Il ricordo

Un casco giallo con un cuore rosso che sanguina. È all'ingresso della stazione di Brandizzo

Lo sciopero

In tutto il Piemonte si fermeranno per 8 ore i settori degli edili e dei trasporti

La vicenda

● Dopo la morte di 5 operai alla stazione di Brandizzo, oggi a Vercelli la marcia organizzata dalle tre sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil

● Non solo la manifestazione ma anche 8 ore di sciopero generale: in tutto il Piemonte si fermano i settori degli edili e dei trasporti



Un corteo silenzioso per le vittime di Brandizzo

«Mai più tragedie come queste»: oggi a Vercelli la manifestazione organizzata dai sindacati

«L'indignazione e il cordoglio non bastano più, è il momento di agire. Questa strage va bloccata immediatamente», scriveva il segretario della Cgil Maurizio Landini dopo aver appreso della morte di cinque operai travolti da un treno mentre stavano eseguendo lavori di manutenzione sui binari alla stazione di Brandizzo. Ci sarà anche lui, oggi, alla marcia organizzata a Vercelli dalle tre sigle sindacali Cgil, Cisl e Uil.

«Mai più tragedie come questa, non si può morire sul lavoro» si legge sul volantino che annuncia la manifestazione e 8 ore di sciopero generale: in tutto il Piemonte si fermano i settori degli edili e dei

trasporti. Il ritrovo sarà alle 10 davanti alla stazione e da piazza Roma partirà il corteo che sfilerà per le vie cittadine fino a raggiungere la Prefettura. Arriveranno delegazioni delle categorie sindacali da tutta la regione e un bus porterà a Vercelli — dalla Lombardia — ex ferrovieri in pensione. Oltre al leader della Cgil, ci saranno i segretari generali della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi, e della Filt Cgil, Stefano Malorgio, le due categorie degli edili e dei trasporti direttamente colpite dalla tragedia. Davanti alla Prefettura parleranno Elena Ugazio, segretaria Cisl Piemonte Orientale, Davide Trombino, segretario generale della Feneal Uil, e Giuseppe Fodero, delegato della Filt Cgil di Vercelli.

Gli organizzatori annuncia-

no un corteo silenzioso e sobrio per rispetto nei confronti delle famiglie delle vittime. Verranno commemorati gli operai — Kevin Laganà, Michael Zanera, Giuseppe Sorvillo, Giuseppe Aversa e Giuseppe Lombardo —, ma soprattutto l'obiettivo è far arrivare un messaggio chiaro: basta morti sul lavoro. Le statistiche 2023 sugli infortuni raccontano un triste bollettino. Nei primi sette mesi dell'anno in Italia si sono registrati 599 decessi sul lavoro, con un incremento del 4,4 per cento rispetto all'anno precedente. Ben 33 sono avvenuti in Piemonte e questo colloca la nostra regione al quarto posto della poco edificante classifica subito dietro a Lombardia, Veneto e Lazio. Tra le province il Verbano Cusio Ossola

è al secondo posto, mentre Torino è 64esima. Numeri che evidenziano quanto sia ancora lunga la strada da percorrere per arginare il fenomeno.

«Abbiamo scelto di mantenere i toni bassi per stare vicini ai parenti delle vittime. Ma non possiamo fare a meno di evidenziare che con il sistema di appalti e subappalti si risparmia sulle commesse e sulla sicurezza. In nome del profitto si abbassano i costi, la sicurezza non è mai un investimento. La tragedia di Brandizzo è talmente grande per il nostro territorio che ci lascia costernati», commenta Maria Cristina Mosca, segretaria Uil Vercelli e Biella.

«Servono più investimenti in formazione, sicurezza e tecnologie», aggiunge Elena Ugazio.

Simona Lorenzetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MANUTENZIONE BINARI

Tutto in (sub) appalto e di fretta

■ Il settore per cui lavoravano i 5 falciati di Brandizzo è fra i più deregolati e tutto esternalizzato da Rfi. «Chiesti interventi rapidi ma orario dilatato: poche ore

per sistemare quei 7 metri mentre ne lavorano 12 al giorno. E le imprese risparmiano». I sindacati incontrano Rfi: «Rivedere tutti i protocolli». **FRANCHI A PAGINA 3**



***** *I sindacati, che lo denunciano da anni, incontrano Rfi e chiedono di rivedere protocolli e procedure*



Sopralluoghi nella stazione di Brandizzo dopo l'incidente foto Ansa

UN SETTORE TOTALMENTE DEREGOLAMENTATO

Manutenzione binari: tutto in appalto e tempi strettissimi

MASSIMO FRANCHI

■ I cinque operai falciati dal treno a Brandizzo lavoravano in uno dei settori più deregolamentati in Italia. La «manutenzione straordinaria delle linee di trazione e al binario» - questa la dizione precisa - Rfi l'ha esternalizzata quasi completamente. La Sigifer a Brandizzo «operava in subappalto dalla Clf di Bologna che ha un accordo quadro con Rfi». Si tratta di aziende strutturate di un settore molto vasto: l'armamentario ferroviario. Numeri precisi non ce ne sono ma i sindacati stimano che sui binari italiani esternalizzati operino circa 10 mila addetti. Un settore fiorente e in espansione per le imprese tanto da avere una propria branca in Confindustria: l'Ancefferr, Associazione nazionale costruttori edili ferroviari riuniti.

UN SETTORE CHE PROSPERA grazie ai decennali tagli alla manutenzione di Rfi, fatti da Mario Moretti in poi. Di manutenzione ordinaria non se fa più o quasi, e allo-



Chiesti interventi rapidi ma orario dilatato: per sistemare quei sette metri avranno avuto poche ore mentre ne lavorano 12 al giorno, 200 al mese. E le imprese risparmiano

ra capita sempre più spesso che linee, binari, traversine si rompano e Rfi debba chiedere manutenzioni straordinarie e urgenti, naturalmente all'esterno. Lo strumento è il cosiddetto «Accordo quadro» con le ditte più grandi che poi subappaltano ad aziende più piccole come la Sigifer di Vercelli.

LE CONDIZIONI DI LAVORO sono durissime e rischiosissime. «Tempi

ridotti di intervento e tempi dilatati di lavoro», spiega Antonio Di Franco, segretario nazionale della Fillea Cgil. Nel caso di Brandizzo si possono fare solo illazioni ma di certo non molto lontani dalla verità. «Non oso pensare in quanto tempo dovevano sostituire i 7 metri di binario e allo stesso tempo da quante ore stavano lavorando quel giorno», continua Di Franco.

COMPLICE IL SEMPRE PIÙ lavoro e la tanto strombazzata - dalle imprese - mancanza di manodopera, le aziende chiamano i loro addetti a veri tour de force. «Il contratto nazionale prevede al massimo otto ore più due di straordinario al giorno con un riposo di almeno 12 ore e un massimale annuale di ore di straordinario fissato a 250 ore - illustra Di Franco -. Ora, noi come Fillea Cgil abbiamo fatto numerose denunce giudiziarie buste paga alla mano. Nostri iscritti e altri lavoratori ci parlano di 200 ore lavorate al mese: per aggirare le norme e pagare meno tasse, le aziende inseriscono in busta paga

strane voci come «trasferta Italia» o vari «extra» che permettono loro di non assumere altro personale, risparmiando ulteriormente sul costo del lavoro. Ma in questo modo i lavoratori sono spremuti come limoni su cantieri pericolosi come quello di Brandizzo», continua Di Franco.

Per tutte queste ragioni, appena saputo dell'incidente, i sindacati hanno chiesto ad Rfi un incontro urgente che si è svolto ieri mattina nella sede centrale di Villa Patrizi a Roma. Con il neo amministratore delegato di Rfi Gianpiero Strisciuglio a Brandizzo, a incontrare i sindacati è stato il vicedirettore generale Vincenzo Macello. I sindacati hanno chiesto a Rfi di prevedere al più presto un Addendum specifico per la manutenzione ferroviaria, ad oggi inesistente per rivedere procedure e tempistiche degli interventi.

«C'È UN'ESENZA ormai evidente di rimettere mano al mondo delle manutenzioni ferroviarie: procedure, tecnologie, organizzazione del lavoro che per carichi di lavoro, mancanza di qualificazione delle imprese e dei lavoratori, modelli operativi rischiano di far ripetere stragi come quella di Brandizzo - dichiarano in una nota congiunta i segretari generali di Filt Cgil (trasporti) e Fillea Cgil (edili), Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi» che ricordano che anche lunedì prossimo in Piemonte, con manifestazione a Vercelli, vi sarà lo sciopero generale regionale degli edili e dei lavoratori dei trasporti.

«Da anni del resto denunciavamo l'esigenza di ripensare come si vanno facendo le manutenzioni ferroviarie e non solo in questo paese. A Rfi abbiamo chiesto fin dai prossimi giorni tutti quegli interventi su tempi e modalità di interruzioni, investimenti ulteriori, scelte necessarie che ripensino l'intera organizzazione e filiera delle manutenzioni affinché non si ripetano simili stragi».

La Filt Cgil al riguardo della manutenzione ordinaria di impianti di sicurezza e segnalamento ha chiesto la convocazione del Tavolo permanente della sicurezza per le manutenzioni, chiedendo un monitoraggio sugli incidenti per implementare e rendere ancora più stringenti protocolli e procedure in essere.

TRA LE VITTIME UN 43ENNE DI CAPUA *Operai travolti dal treno* *“Ora un’Italia più sicura”*

TORINO - “Sono stata a Brandizzo. Davanti alla tragedia” dei 5 operai morti sui binari “bisogna avere il coraggio di abbassare i toni e progettare mondo lavoro più sicuro e un’Italia più sicura”. Lo ha detto al Forum Ambrosetti a Cernobbio la ministra del Lavoro Marina **Elvira Calderone**, a un panel della kermesse. Tra le vittime c’è **Giuseppe Sorvillo**, 43enne di Capua. “Come ricostruiamo in tempi da record il Ponte dopo il disastro del Morandi, non sarò un ministro contento se alla fine del mio mandato avrò aperti centinaia di cantieri ma anche solo un incidente è di troppo. Dobbiamo lavorare pubblico e privato per evitare che si ripetano”. Così il ministro dei Trasporti **Matteo Salvini** parlando al forum Ambrosetti. “I morti di Brandizzo sono omicidi sul lavoro. Gli operai deceduti, così come tutti i loro colleghi che lavorano sui binari, sono stati trasformati in centometristi che devono correre il più velocemente possibile per finire i lavori ed evitare di essere travolti da un treno”. Lo dice in una intervista a Repubblica **Alessandro Genovesi**, segretario

generale di Fillea-Cgil, il sindacato degli edili, secondo cui la strage ferroviaria è da imputare a “una logica di business di Rfi che nel tempo ha ridotto i tempi delle interruzioni per manutenzione anche per far passare più treni sulla rete”. “Dal 2018 ad oggi, e fino al 2027, è previsto un aumento degli interventi di manutenzione sulle ferrovie. Ma il business plan di Rfi prevede un incremento considerevole del traffico di persone e merci: a fronte di migliaia di chilometri da riparare è previsto un aumento dei treni che circoleranno sulla rete: un vero cortocircuito - afferma - Nessuno contesta gli investimenti, ma all’aumento dei transiti sui binari non può corrispondere una riduzione importante dei tempi di interruzione per i lavori o minori controlli e programmazione. Fino a qualche anno fa per sostituire dieci metri di binario si lavorava oltre le cinque ore, oggi meno di tre. Riducendo i tempi di interruzione si genera una corsa che si scarica sugli anelli più deboli della catena delle manutenzioni”.

© L'ESPRESSO 2023



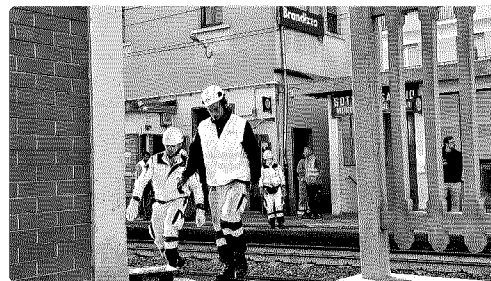
Strage di Brandizzo, il sindacalista: La manutenzione si fa sempre piu' di corsa. Così i rischi ven

Intervista ad Alessandro Genovesi, segretario generale di Fillea-Cgil: Fino a qualche anno fa per sostituire dieci metri di binario si lavorava oltre le cinque ore, oggi meno di tre. Una riduzione che si scarica sui più deboli ROMA I morti di Brandizzo sono omicidi sul lavoro. Gli operai deceduti, così come tutti i loro colleghi che lavorano sui binari, sono stati trasformati in centometristi che devono correre il più velocemente possibile per finire i lavori ed evitare di essere travolti da un treno. Per Alessandro Genovesi, segretario generale di Fillea-Cgil, il sindacato degli edili, la strage ferroviaria è da imputare a una logica di business di Rfi che nel tempo ha ridotto i tempi delle interruzioni per manutenzione anche per far passare più treni sulla rete. Segretario, l'accusa che rivolge a Rfi è pesante. Purtroppo è la realtà. Dal 2018 ad oggi, e fino al 2027, è previsto un aumento degli interventi di manutenzione sulle ferrovie perché la nostra rete è vecchia e inadeguata. Ma il business plan di Rfi prevede un incremento considerevole del traffico di persone e merci: a fronte di migliaia di chilometri di ferrovie da riparare è previsto un aumento dei treni che circoleranno sulla rete: un vero cortocircuito. Perché? Nessuno contesta gli investimenti, che sono fondamentali, ma all'aumento del materiale circolabile, cioè dei transiti sui binari, non può corrispondere una riduzione importante dei tempi di interruzione per i lavori o minori controlli e programmazione. Fino a qualche anno fa per sostituire dieci metri di binario si lavorava oltre le cinque ore, oggi meno di tre. Riducendo i tempi di interruzione si genera una corsa che si scarica sugli anelli più deboli della catena delle manutenzioni. Sugli operai, insomma. Non solo. Anche sulla cosiddetta scorta della società committente di lavori, che è sul cantiere insieme agli operai, e sul responsabile della ditta della società d'appalto. Sono le figure che subiscono una logica senza senso, che porta fretta e carichi di lavoro molto alti. Dove è la falla nel sistema di sicurezza? Ce ne sono diverse. Una è sicuramente rappresentata dalla natura delle manutenzioni. Rfi non pratica il massimo ribasso, ma nel caso di Brandizzo ha dato un appalto a una società, che a sua volta l'ha subappaltata a un'altra ditta. Rfi controlla quello che avviene in questa catena?. Cosa avviene? La vicenda di Brandizzo accende un faro su un mondo, quello degli appalti e subappalti - per di più recentemente ulteriormente liberalizzati con il nuovo Codice - dove gli operai lavorano anche dieci ore al giorno. Più si scende lungo la catena dei subappalti e più si trovano lavoratori sotto inquadri, con stipendi più bassi e meno formati rispetto ai colleghi della ditta a cui è stato affidato l'appalto. Sono lavoratori fragili, che per guadagnare 200-300 euro in più sono costretti a mettere a rischio la propria vita. È inaccettabile". Ha parlato di diverse falle. Dove sono le altre? L'altra grande falla è la tecnologia. A fronte di uno sviluppo sull'Alta velocità, che rappresenta però solo il 25% della rete, il 75% dei binari è decisamente indietro. Non c'è un meccanismo tecnologico, una sorta di pulsantone che permette a chi sta operando di staccare l'interruttore e quindi isolare il tratto di binario dove si sta intervenendo. In questo modo si potrebbe intervenire anche in presenza di un errore umano. Come? Teoricamente gli operai salgono sul binario un minuto dopo che sono stati autorizzati dalla scorta, che è la figura di controllo presente sul cantiere e che a sua volta dà il via libera al capo cantiere dell'appalto o subappalto. Una catena lunga, che ha come testa la centrale. Teoricamente tutto apposto, ma in pratica avvengono decine di infortuni mortali. Se dovesse esserci un errore di comunicazione, o falle di procedura o controllo preventivo, questo tipo di tecnologia potrebbe permettere comunque che, in attesa dell'autorizzazione, intanto il binario si blocca. Certo questo significherebbe aumentare i tempi di interruzione, ma potremmo evitare infortuni e morti. Anche per chiedere questo lunedì sciopereremo in tutto il Piemonte.



Fonogrammi, telefoni e binari unici. Due terzi della rete fermi all'anno zero

Ascolta l'articolo I fonogrammi, oggi. Il binario unico e i blocchi telefonici sette anni fa. Siccome le parole sono importanti, è interessante notare come a ogni disastro ferroviario compaiano sulla scena termini desueti che sembravano ormai essere scomparsi nel lessico comune. Nell'era dell'intelligenza artificiale, ieri la procura di Ivrea era alla ricerca non di mail ma di fonogrammi. Com'è possibile? «Non è un caso», ragiona uno degli investigatori che si sta occupando della strage di Brandizzo. «Perché la verità è che sulle linee italiane, e in particolare su quelle regionali o comunque non toccate dall'alta velocità, esistono sistemi tecnologici antichi, quando esistono. In parte è inevitabile, vista la grandezza della rete. Ma quando accadono questi disastri non dobbiamo meravigliarci». Qualche dato: le migliori tecnologie il sistema Ertms/Etcs lo standard richiesto dall'Europa sono installate su meno di un terzo della rete ferroviaria. Si tratta principalmente dei chilometri dell'Alta velocità con bandi che avrebbero dovuto garantire più di tremila chilometri nel giro di tre anni. Il condizionale è d'obbligo perché i fondi a garanzia di questi investimenti dovevano arrivare dal Pnrr, ma si tratta proprio di quelli che il Governo ha defanziato nell'ultima tranche, sostenendo che fossero a rischio perché i cantieri avevano tempi troppo lunghi. Garantendo, comunque, i lavori con altri tipi di fondi. «In una situazione come quella di Brandizzo», spiega Luca Save, esperto di sicurezza ferroviaria e fattori umani, già consulente del ministero, «un aiuto tecnologico sarebbe stato utile, come in ogni situazione. Ma da quello che emerge la questione è forse più semplice: ho sentito parlare di un errore umano ma a causare una tragedia in questo caso c'è stato sì un errore, ma anche un problema di gestione. Gli operai mi sembra di capire che sono entrati sui binari senza il nulla osta. Ma tendo a escludere il colpo di testa: il problema sono le cattive abitudini consolidate, gli eccessi di fiducia. Io credo che su questo sia necessario intervenire». Save tocca un punto cruciale. Perché restando ai dati dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansfisa) proprio le cattive pratiche sulle manutenzioni sono la seconda causa di incidenti, dopo la presenza dei pedoni sui binari. «È evidente attaccano i segretari generali della Filt Cgil (trasporti) e Fillea Cgil (edili), Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi l'esigenza di rimettere mano al mondo delle manutenzioni ferroviarie, cioè a procedure, tecnologie, organizzazione del lavoro che per carichi di lavoro, mancanza di qualificazione delle imprese e dei lavoratori, rischiano di far ripetere stragi come quella di Brandizzo. Servono tempi congrui per i lavori senza le tante pressioni che spesso registriamo. Ed è poi necessario quell'automatismo tecnologico che garantisca l'allineamento tra circolazione e manutenzione». Sull'alta velocità questo esiste. Sul resto della rete, no. «Ma attenzione, le nostre infrastrutture sono tra le più avanzate tecnologicamente in Europa», dice Vito Pertosa, imprenditore illuminato e patron della Mermec, azienda italiana leader nel mondo sulla sicurezza ferroviaria. Hanno appena finito di lavorare nella metropolitana di Tokyo e, tra qualche giorno, saranno premiati a Singapore per il lavoro fatto sulla sicurezza dei treni. «È evidente che, come accade tra strade locali e autostrade, le condizioni cambiano a seconda delle tratte. Ma l'Italia ha sempre scelto la strada della sicurezza e innovazione e Rfi è una delle aziende che investe di più sulle tecnologie. L'errore sarebbe fermarsi».



Incidente Brandizzo, la rabbia del sindacato: E' una strage. Meno sicurezza in nome della produttivi

Dopo la morte di cinque operai sulla ferrovia, parla Alessandro Genovesi, segretario Fillea-Cgil: Perché nessuno ha inibito il traffico ferroviario? I vertici di Rfi devono rispondere. Le ennesime morti sul lavoro: sono cinque, che si aggiungono alle 346 del 2023. Alessandro Genovesi, segretario generale di Cgil Fillea, non vuole sentire parlare di incidente. "Questa è una vera e propria strage compiuta, e di stragi mancate ne registriamo una al mese". Segretario, siamo ancora qui a raccontare di operai che perdono la vita durante l'orario di lavoro. Cosa non ha funzionato a Torino? In un momento come questo il cordoglio viene prima di tutto. Però quello che ci chiediamo è: com'è possibile che sette operai stessero lavorando su un binario senza che nessuno abbia inibito la circolazione del materiale rotabile intorno al cantiere? Noi non possiamo non interrogare i vertici di Rfi su questo. Cosa è mancato? Prima di tutto un uomo delle ferrovie che controllasse la circolazione in coordinamento con la ditta edile, che potesse inibire il traffico. Ma anche in mancanza di controllo umano, nel 2023 non è normale pensare di non farsi aiutare dalla tecnologia. Quel binario dove lavoravano gli operai doveva essere disattivato in automatico con relay. Le dirò di più, non solo il binario dove erano presenti i lavoratori, ma anche quelli di fianco perché un cantiere deve avere spazio e gli operai possibilità di lavorare. Perché non è stato fatto nulla di tutto questo? Il problema è generale. Gli incidenti nel campo dell'edilizia e della manutenzione sono quasi sempre legati allo sfruttamento in nome della produttività. Si muore perché si deve fare presto, guai a proteggere il lavoratore ritardando il lavoro. Pensiamo ai lavori nelle grandi arterie autostradali: all'estero sulle autostrade e sulle ferrovie si blocca la circolazione non solo sul tratto interessato, ma anche su quello parallelo. Invece da noi si sceglie di procedere spediti senza garantire nessuna sicurezza al lavoratore. Possiamo avere, ancora, un sistema che permette che la manutenzione vada in parallelo con la produzione? In questo ultimo anno gli incidenti sul lavoro sono cresciuti? Sì, soprattutto quelli nell'edilizia e manutenzione. Siamo passati da un settore in crisi a un boom degli ultimi due anni dovuto al bonus 110% e i progetti del Pnrr. Ma gli operai mancanti sono 150mila, la domanda è nettamente superiore, e si è costretti a turni di lavoro di 12 ore. Senza pensare che l'età media nel settore è di oltre 50 anni. Quando un lavoratore è alla decima ora di servizio, su un impalcatura a 30 metri di altezza sotto il caldo cocente, non è raro svenire e cadere giù. Nei grandi appalti la situazione cambia? Come nel caso di Torino, nei cantieri delle grandi aziende il problema invece è l'organizzazione del lavoro e il non permettere di lavorare in sicurezza sacrificando un minimo di produttività. Ci ricordiamo i tre operai morti in Liguria, travolti da un tir in autostrada perché la corsia di fianco non era stata inibita? Oggi non ci si chiede più se l'incidente accadrà, ma quando e dove.



DOPO LA STRAGE DEGLI OPERAI OGGI LO SCIOPERO DI EDILI E TRASPORTI. DA INIZIO ANNO 38 VITTIME IN PIEMONTE

“Lavoro, fermare la carneficina”

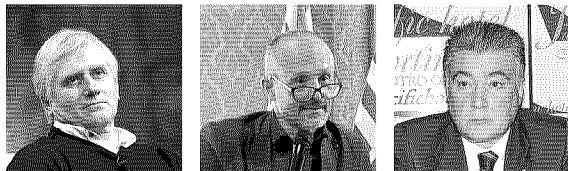
I sindacati in piazza: Bisogna cambiare tutto, basta inseguire il minimo costo e massimo profitto

CLAUDIALUISE

«Per fermare la carneficina bisogna cambiare tutto». Esordisce così Giorgio Airaudò, segretario generale della Cgil Piemonte, in vista dello sciopero generale e della manifestazione previsti per oggi a Vercelli. Sarà un corteo silenzioso quello che sfilerà dalle 10,30 nelle strade della città (scelta perché la Si.gi.fer ha sede a Borgo Vercelli e tre degli operai morti risiedevano in questo comune), organizzato Cgil, Cisl e Uil. Nella provincia di Vercelli è stato proclamato lo sciopero generale di otto ore, in tutto il Piemonte si fermeranno i settori degli edili e dei trasporti. — PAGINA 41



I settori più a rischio sono trasportatori magazzinaggio e le costruzioni



GIORGIO AIRAUDÒ
SEGRETARIO GENERALE
CGIL PIEMONTE



Bisogna cambiare i modi in cui è organizzato il processo produttivo e organizzativo

LUCA CARETTI
SEGRETARIO GENERALE
CISL PIEMONTE



Siamo stanchi di appelli e promesse, vogliamo impegni concreti dalla politica e dalle istituzioni

GIANNI CORTESE
SEGRETARIO GENERALE
UIL PIEMONTE



Di sicurezza è bene cominciare a parlare anche a scuola, è ora di investire sulla formazione

LA STRAGE DI BRANDIZZO

IL CASO

Scioperano edili e trasporti “Fermare la carneficina”

Oggi la serrata e la manifestazione dei sindacati a Vercelli dall'inizio dell'anno in Piemonte 38 vittime sui luoghi di lavoro

CLAUDIA LUISE

«**P**er fermare la carneficina bisogna cambiare tutto». Esordisce così Giorgio Airaud, segretario generale della Cgil Piemonte, in vista dello sciopero generale e della manifestazione previsti per oggi a Vercelli. Sarà un corteo silenzioso quello che sfilerà dalle 10,30 nelle strade della città (scelta perché la Si.gi.fer ha sede a Borgo Vercelli e tre degli operai morti risiedevano in questo comune), organizzato Cgil, Cisl e Uil. Nella provincia di Vercelli è stato proclamato lo sciopero generale di otto ore, in tutto il Piemonte si fermeranno i settori degli edili e dei trasporti.

Il ritrovo sarà alle 10 davanti alla stazione, da dove partirà il corteo che raggiungerà la prefettura. Arriveranno delegazioni delle categorie sindacali da tutto il Piemonte, un bus porterà a Vercelli dalla Lombardia ex ferrovieri pensionati. Ci saranno il leader della Cgil, Maurizio Landini, e i segretari generali della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi e della Filt

Cgil, Stefano Malorgio, le due categorie degli edili e dei trasporti direttamente colpite dalla tragedia. Sul palco allestito fuori alla prefettura parleranno Elena Ugazio, segretaria generale della Cisl di Vercelli, Davide Trombino, segretario generale della Feneal Uil e Giuseppe Fodero, delegato della Filt Cgil di Vercelli.

Il messaggio forte che i sindacati vogliono far passare è che l'indignazione e il cordoglio non bastano più. È il momento di agire. «Penso che ci sia qualcosa che vada cambiato nei modi in cui è organizzato quel processo produttivo e organizzativo - dice Airaud riferendosi proprio alle manutenzioni di Rfi -. Così come andrebbe cambiato il rapporto coi lavoratori e le lavoratrici del subappalto che ovviamente, perché è questa la logica dei subappalti, sono costretti a lavorare di corsa. Spesso vengono da percorsi di precarietà, di solito vengono retribuiti con salari più bassi della media o di chi opera nelle manutenzioni dirette». Ma, al di là del caso specifico, «siamo ormai arrivati al limite. La logica è sempre quella del massimo ribasso per garantire il massimo profitto e alla fine restano i lavo-

ratori con la loro vita e con i loro corpi, e quando si arriva alla vita, ai corpi, si rischia di perderla», sottolinea il sindacalista della Cgil.

Luca Caretti, segretario generale Cisl Piemonte, ricorda: «Sono passati 16 anni dalle stragi dalla ThyssenKrupp di Torino e del Molino Cordeiro di Fossano, e quasi 2 da quella di via Genova, e continuiamo a piangere morti che potevano essere evitate. Saremo in piazza a Vercelli per dire ancora una volta basta morti sul lavoro. Non si può e non si deve più morire di lavoro. Siamo stanchi di appelli e promesse, vogliamo impegni concreti dalla politica e dalle istituzioni per debellare questa piaga». E Gianni Cortese, segretario generale della Uil Torino e Piemonte prova a fornire qualche spunto per delle soluzioni. «Torino - evidenzia - purtroppo è stata teatro di troppi eventi "collettivi". Occorre dare spinta ai lavori del tavolo nazionale sulla sicurezza, che fino ad oggi ha prodotto nulla, promuovendo la formazione e l'istruzione, visto che di sicurezza è bene cominciare a parlare anche a scuola». Ma la formazione non basta perché, prosegue Cortese, «servono i controlli, che sono ca-

renti a causa della mancanza di personale ispettivo. La Uil, al riguardo, ha proposto una sorta di "patente a punti", che incentivi le ditte virtuose ma punisca quelle che non fanno abbastanza per la sicurezza, arrivando anche all'esclusione dagli appalti per quelle che si siano macchiate di più carenze. Noi abbiamo lanciato la campagna "Zero morti sul lavoro", un obiettivo che non si realizzerà mai, ma indica la strada da seguire, imboccando il percorso di una vera cultura della sicurezza e prevenzione sul lavoro».

Una strage: nei primi sette mesi del 2023 sono state 559 le vittime sul lavoro in Italia, delle quali 430 mentre stavano svolgendo le proprie mansioni (+4,4% rispetto a luglio 2022) e 129 in itinere (-17,8% rispetto a luglio 2022). Ancora, alla Lombardia va la maglia nera per il maggior numero di vittime in occasione di lavoro (74). Seguono Veneto (40), Lazio (36), Campania e Piemonte (33). È il settore trasporti e magazzinaggio a registrare il maggior numero di decessi: sono 61. Ed è seguito dalle costruzioni (58). Un conteggio a cui bisogna inserire i cinque operai travolti dal treno a Brandizzo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La dolorosa lezione di Brandizzo

Per Genovesi, segretario generale Fillea Cgil, nelle manutenzioni bisogna mettere mano al mix nefasto tra modello organizzativo non all'altezza, competizione sui costi e tecnologia non adeguatamente utilizzata. Se c'è una cosa che la tragedia di Brandizzo può aiutarci a capire, è come evitare che il mix tra un modello organizzativo non all'altezza e tutto concentrato su sfruttamento e profitti, una competizione malata giocata sui costi e una tecnologia non adeguatamente utilizzata possano portare a sciagure come quella



capitata pochi giorni fa. Sono anni che registriamo e denunciemo situazioni in cui solo il caso e molta fortuna hanno evitato altre stragi su strade e linee ferroviarie come quella di Brandizzo, attacca Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil che incontriamo alla vigilia dello sciopero che lunedì 4 settembre vedrà insieme i lavoratori edili e dei trasporti. Per Genovesi questa deve dunque essere l'occasione per rimettere in discussione tutto il sistema delle manutenzioni e i modelli di business che vi sono dietro. Non solo quelle ferroviarie, dunque Assolutamente no. Tra l'altro, come ha giustamente ricordato anche Stefano Malorgio, segretario generale della Filt Cgil, siamo in una fase nella quale, grazie alle risorse disponibili con il Pnrr, con il fondo complementare e con gli accordi di programma, il numero delle manutenzioni ordinarie e straordinarie, anche sulle reti stradali o nelle manutenzioni di porti e aeroporti, è cresciuto tantissimo e questo trend continuerà almeno per i prossimi quattro o cinque anni. Quanti lavoratori sono impegnati in queste opere? Stimiamo che siano circa 20 mila, tra ferrovie, strade e autostrade, porti e aeroporti. Molti dei quali tanto per ricordarci il recente passato hanno lavorato per esempio anche durante il Covid per garantire la tenuta delle nostre infrastrutture. Quegli operai e tecnici sono gli stessi che sin dalle prime ore, dopo un terremoto o un'alluvione, lavorano per gli interventi di ripristino legati all'urgenza. Sono quelli che lavorano molto spesso di notte, che vediamo quando rientriamo a casa, magari dopo una cena con gli amici. L'ammodernamento e la messa in sicurezza delle nostre infrastrutture, spesso vecchie o insufficienti, cammina sulle gambe di questi lavoratori. Eppure di fronte al tanto che si sta facendo e si dovrà fare in termini di manutenzione, al contempo i piani industriali dei grandi player come Rfi o Società Autostrade prevedono, contemporaneamente, di aumentare i mezzi in circolazione. Questo è il vero tema. Questo fa sì che si prevedano tempi di interruzione della circolazione sempre più bassi e pressioni sugli ultimi anelli della catena, indipendentemente se lavoratori interni o delle ditte in appalto. Chiunque di noi viaggi su strada o in treno vede spesso decine di operai in attesa del passaggio di quello che pensano essere l'ultimo treno o l'ultimo tir dopo il quale mettersi al lavoro. Sembrano quasi dei centometristi pronti allo scatto. Ma il lavoro e la vita non sono una gara. Per capirci, da un dato su tutti che deve farci riflettere. Fino a qualche anno fa per intervenire su 10 metri di binario i tempi di interruzione della circolazione erano tra le 5 e le 6 ore, oggi sono ridotti a meno di 3. Cosa comporta tutto ciò? Beh, è semplice. Si stressano in maniera talmente abnorme i tempi, si velocizzano procedure e, spesso, ci si gira da un'altra parte se magari quel giorno manca qualche operaio di quella squadra (che spesso è già al minimo) o non si controllano le qualifiche, le competenze di chi materialmente sta operando. Il tutto crea un clima di pressione sia sugli ultimi anelli di controllo sia sui lavoratori della manutenzione in appalto che possono produrre errori di valutazione, comunicazione e così via. Ma questo lo ripeto è frutto di un preciso modello produttivo e organizzativo: e una conseguenza inevitabile è lo sfruttamento e l'aumento del rischio di infortuni. I lavori di manutenzione sono ormai appaltati e subappaltati in grandissima percentuale, tra l'altro. Sì, e questa è la seconda questione che si somma a quella organizzativa e di modello di business. È il tema della fragilità delle imprese della filiera, del ricatto (anche non esplicito) insito nella logica del risparmiare a tutti i costi su lavoro e qualità: chi si rifiuta di realizzare i lavori nei tempi stabiliti dal committente (per non dire degli importi) può essere facilmente sostituito da un'altra azienda che invece li accetta, essendo la competizione sul mercato molto spinta. Insomma: è la logica del profitto irresponsabile che negli anni ha portato a esternalizzare sempre di più, anche in settori come quelli delicati del trasporto che, ricordo, oltre a essere un driver di competizione e sviluppo necessario è anche un presidio di diritti pubblici. Nel caso di Brandizzo l'appalto di Rfi era in un accordo quadro con l'appaltatore Cfl, che poi ha subappaltato all'azienda in cui lavoravano le vittime di questa tragedia. Rfi però non fa gare al massimo ribasso. Vero. Però qui il nodo è il controllo effettivo e sostanziale della filiera. L'azienda che a sua volta subappalta il lavoro, perché lo fa? In qualche modo deve guadagnarci, non è certo una dama di carità e il guadagno può essere solo sui costi. Quella che va controllata, ad esempio, non è solo l'applicazione del contratto nazionale di lavoro edile, ma

anche che il livello di inquadramento dei lavoratori sia quello giusto. Da quello che ci risulta i poveri operai di Brandizzo non erano tutti inquadrati al terzo e quarto livello quello degli operai specializzati, adeguato a un lavoro così delicato ma alcuni al secondo. È qui che, per esempio, avviene quel risparmio sui costi su cui l'azienda fa profitto. Oppure, banalmente, con squadre sotto organico o con lavoratori che stanno alla decima, undicesima ora di lavoro, con tante voci strane nelle buste paga... Da questo punto di vista sono certo che la prima interessata a rafforzare controlli e procedure sia proprio Rfi e per questo deve cambiare non solo il modello organizzativo, tempi e carichi, ma di conseguenza la sostanza pratica degli accordi di programma. Perché con l'allungamento della filiera appalto, subappalto, subappalto del subappalto, ecc. è chiaro che aumentano come minimo le zone grigie. Per non dire altro. Eppure il nuovo Codice degli Appalti ha introdotto proprio la liberalizzazione dei livelli di subappalto, il cosiddetto subappalto a cascata. Infatti. Si dice che il coccodrillo lacrima come conseguenza dell'aver appena sbranato una preda. Ecco io penso che mai come oggi per aumentare la sicurezza dei lavoratori, proteggerne la vita e la qualità di quello che fanno, sarebbe servito e servirebbe introdurre il divieto di subappalto a cascata nei lavori e nelle attività private. Invece questo Governo dal 1° luglio ha liberalizzato i subappalti anche nei lavori pubblici. Noi siamo scesi in piazza il 1° Aprile e continueremo a protestare. Soprattutto, però, con vertenze e contrattazione proveremo a chiedere e ottenere da tutte le stazioni appaltanti pubbliche, da Rfi e Anas, dal Comune di Roma per i lavori del Giubileo alle tante altre pubbliche amministrazioni che stanno programmando nuovi appalti, di introdurre perché è possibile norme che vietino il subappalto a cascata. Speriamo che alle tante attestazioni di cordoglio di sindaci, presidenti di Regione, ecc. di queste ore seguano i fatti: accordi e bandi che vietino il subappalto sarebbero fatti concreti. Immagino che molti di questi temi li avrete posti anche nell'incontro dei giorni scorsi con Rfi. Sì, noi abbiamo chiesto che venga, intanto e da subito, aggiornato il protocollo tra Rfi, sindacati e ministero delle Infrastrutture sui tre temi più delicati. Il primo è quello che indicavo all'inizio, e cioè l'applicazione di tempi corretti di interruzione della circolazione e del corretto rapporto tra quantità/qualità dell'intervento, carichi di lavoro, tempi necessari. Il secondo punto è quello della qualificazione dell'intera filiera, sulla quale serve un controllo capillare. Rfi deve controllare, anche a propria tutela, la correttezza di tutte le ditte in appalto, non solo della prima della catena: carichi e tempi di lavoro, inquadramento, formazione (che sarebbe obbligatoria) effettuata in una scuola edile o in un ente certificato da Rfi con verifica dello svolgimento reale e non assolta con un pezzo di carta che non serve a niente, come spesso accade. E poi c'è, ovviamente, la tecnologia che può davvero aiutare. È quello che ci siamo chiesti un po' tutti. Possibile che nell'epoca dell'intelligenza artificiale non ci sia un sistema in grado di bloccare un treno se sui binari ci sono operai al lavoro? È così. Oggi semplifico molto per i lettori - abbiamo una sistema digitalizzato, diciamo una banca dati dinamica, che registra in tempo reale ovviamente tutti i treni in movimento e un altro sistema (in modulistica digitale e con flussi bidirezionali, almeno così dovrebbe essere), diciamo una altra banca dati che registra le manutenzioni programmate e in corso. Oggi esistono le condizioni per un investimento tecnologico, neanche troppo oneroso, che, facendo dialogare i due sistemi, permetta anche a fronte di criticità o eventuali incomprensioni tra operatori umani, controlli in tempo reale e soprattutto di fermare comunque la circolazione. Con tanto di possibile pulsante di blocco tale per cui, per esempio l'addetto dell'azienda in cantiere (in ferrovie si chiama la scorta ed è dipendente Rfi) comunque, se vede gli operai sui binari (a prescindere dalla qualità e tempi della comunicazione avvenuta tra i vari livelli della catena), possa bloccare la circolazione dei mezzi. Qualcuno dice ovviamente sul binario oggetto di intervento, noi diciamo anche nell'area prossima al cantiere (cioè almeno sul binario attiguo). Se poi il blocco risulterà essere un errore e ci sarà un danno economico, questo potrà e dovrà anche essere sanzionato (e chi ha sbagliato pagherà), ma certamente non si perderanno vite umane. Circolazione e manutenzione, insomma, devono parlarsi in maniera automatica con tecnologie di blocco preventivo. Con il controllo e le procedure umane, certo, ma se qualcosa non torna, intanto, con la tecnologia, si mette in sicurezza la vita delle persone. E dico persone perché oltre alla vita dei lavoratori delle manutenzioni vi è anche la tutela della vita del macchinista, di chi abita in prossimità delle stazioni, ecc. Lunedì 8 gli edili sciopereranno unitariamente insieme ai lavoratori dei trasporti delle categorie di Cgil e Uil. Un segnale importante Sì, gli edili piemontesi di Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil sciopereranno unitariamente per tutto il giorno e saremo a Vercelli per la manifestazione. È un segnale importante che il mondo del lavoro vuole dare affinché la strage di Brandizzo possa servire almeno a questo: basta con l'ipocrisia di piangere dei morti per poi, passato il cordoglio, non affrontare le cause strutturali, di modello e di sistema che lo hanno provocato, Dobbiamo intervenire in profondità su un sistema che non funziona. Tengo a sottolineare che questa deve essere una battaglia di tutti: sindacati, amministratori, grandi player degli appalti. E con altrettanta onestà parlo per la Fillea Cgil - deve essere anche una battaglia culturale tra i nostri lavoratori, iscritti e non solo. Quando succedono certe cose tutti siamo responsabili e io chiedo a me stesso: oltre alle denunce, oltre ai protocolli, oltre agli scioperi potevamo fare di più? Io

penso che anche noi dovevamo e dobbiamo fare di più.

Alessandro Genovesi, segretario degli edili Cgil

“La manutenzione si fa sempre più di corsa così i rischi vengono scaricati sugli operai”

«I morti di Brandizzo sono omicidi sul lavoro. Gli operai deceduti, così come tutti i loro colleghi che lavorano sui binari, sono stati trasformati in centometristi che devono correre il più velocemente possibile per finire i lavori ed evitare di essere travolti da un treno». Per Alessandro Genovesi, segretario generale di Fillea-Cgil, il sindacato degli edili, la strage ferroviaria è da imputare a «una logica di business di Rfi che nel tempo ha ridotto i tempi delle interruzioni per manutenzione anche per far passare più treni sulla rete».

Segretario, l'accusa che rivolge a Rfi è pesante.

«Purtroppo è la realtà. Dal 2018 ad oggi, e fino al 2027, è previsto un aumento degli interventi di manutenzione sulle ferrovie. Ma il business plan di Rfi prevede un incremento considerevole del traffico di persone e merci: a fronte di migliaia di chilometri da riparare è previsto un aumento dei treni che circoleranno sulla rete: un vero cortocircuito».

Perché?

«Nessuno contesta gli investimenti, ma all'aumento dei transiti sui binari non può corrispondere una riduzione importante dei tempi di interruzione per i lavori o minori controlli e programmazione. Fino a qualche anno fa per sostituire dieci metri di binario si lavorava oltre le cinque ore, oggi meno di tre. Riducendo i tempi di interruzione si genera una corsa che si scarica sugli anelli più deboli della catena delle manutenzioni».

Sugli operai, insomma.

«Non solo. Anche sulla cosiddetta “scorta” della società committente di lavori, che è sul cantiere insieme agli operai, e sul responsabile della ditta della società d'appalto».

Dove è la falla nel sistema di sicurezza?

«Ce ne sono diverse. Una è sicuramente rappresentata dalla natura delle manutenzioni. Rfi non pratica il massimo ribasso, ma nel caso di Brandizzo ha dato un appalto

a una società, che a sua volta l'ha subappaltata a un'altra ditta. Rfi controlla quello che avviene in questa catena?».

Cosa avviene?

«La vicenda di Brandizzo accende un faro su un mondo, quello degli

appalti e subappalti, dove gli operai lavorano anche dieci ore al giorno. Più si scende lungo la catena dei subappalti e più si trovano lavoratori sotto inquadriati, con stipendi più bassi e meno formati rispetto ai colleghi della ditta a cui è stato affidato l'appalto. Sono lavoratori fragili, che per guadagnare 200-300 euro in più sono costretti a mettere a rischio la propria vita».

Ha parlato di diverse falle. Dove sono le altre?

«La tecnologia: a fronte di uno sviluppo sull'Alta velocità, che rappresenta però solo il 25% della rete, il 75% dei binari è decisamente indietro. Non c'è una sorta di pulsante che permette a chi sta operando di staccare l'interruttore e isolare il tratto di binario dove si sta intervenendo. In questo modo si potrebbe intervenire anche in presenza di un errore umano».

— g.col.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sindacalista
Alessandro
Genovesi,
Fillea-Cgil

*I tempi si sono
ristretti: quello che
pochi anni si faceva
in cinque ore adesso
si deve fare in tre*



■ **IL PUNTO** Filt e Fillea Cgil chiedono interventi incisivi da parte dell'azienda

«Bisogna ripensare completamente al sistema delle manutenzioni ferroviarie»

ROMA - «Una cosa è certa: al di là del caso specifico e delle responsabilità individuali che verranno accertate non si scarichi sugli ultimi anelli della catena, dipendenti interni o delle ditte di appalto, quello che non ha funzionato e più in generale l'esigenza ormai evidente di rimettere mano al mondo delle manutenzioni ferroviarie cioè a procedure, tecnologie, organizzazione del lavoro che per carichi di lavoro, mancanza di qualificazione delle imprese e dei lavoratori, modelli operativi rischiano di far ripetere stragi come quella di Brandizzo. Questo abbiamo posto, all'incontro con Rfi e questi sono i temi che come Filt e Fillea Cgil ci aspettiamo interventi incisivi da parte dell'azienda». Così dichiarano in una nota congiunta i Segretari generali di Filt Cgil (trasporti) e Fillea Cgil (edili), Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi, che ricordano che anche lunedì prossimo in Piemonte, con manifestazione a Vercelli, vi sarà lo sciopero generale regionale degli edili e dei lavoratori dei trasporti con esclusione di quelli sottoposti alla 146.

«La verità è che quei lavoratori edili erano lì a lavorare senza sicurezza. Qualcuno li ha mandati senza verificare che ci fossero le condizioni e qualcuno quelle condizioni non le ha controllate e non li ha fermati. Procedure, tecnologie, controlli e coordinamento dell'organizzazione, con tempi congrui e senza le tante pressioni che spesso registriamo, devono garantire sempre che binari e zona di cantiere siano in sicurezza. Anche con un automatismo tecnologico che, indipendentemente dall'intervento umano, garantisca l'allineamento tra la circolazione dei mezzi e l'attivazione di manutenzione».

«Da anni del resto denunciavamo l'esigenza di ripensare come si vanno facendo le manutenzioni ferroviarie e non solo in questo paese: aumentano i volumi di intervento ma si vanno sempre di più riducendo i tempi di interruzione, costringendo sempre di più i lavoratori a operare in maniera frenetica, in ambienti altamente a rischio, anche perché sempre più materiale rotabile, notte compresa, deve girare in contemporanea e/o nei binari

attigui. Così come è sempre più necessario integrare e migliorare ulteriormente le procedure con interventi tecnologici più avanzati tali per cui, in casi di criticità, si mettono in sicurezza i lavoratori.

«Occorre inoltre - continuano Malorgio e Genovesi - riprendere di fatto il controllo su orari, carichi di lavoro, livelli di professionalità, qualità delle imprese che lavorano per Rfi lungo la catena degli appalti. Non è possibile, seguitando con la logica degli accordi quadro, dei tempi ristretti, dei lavori a misura, del risparmio sul costo del lavoro, non avere contezza di chi opera, e come, per garantire la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie».

«Come Filt Cgil e Fillea Cgil questo è quello che abbiamo posto all'incontro con i vertici di RFI, perché dopo questa tragedia si faccia sin dai prossimi giorni e veramente tutti quegli interventi su tempi e modalità di interruzioni, investimenti ulteriori, scelte necessarie che ripensino l'intera organizzazione e filiera delle manutenzioni affinché non si ripetano simili stragi».

«Al riguardo come Filt Cgil abbiamo chiesto la convocazione del Tavolo permanente della sicurezza per le manutenzioni, chiedendo un monitoraggio sugli incidenti per implementare e rendere ancora più stringenti protocolli e procedure in essere e, come Fillea Cgil abbiamo chiesto e ottenuto l'impegno ad aggiornare lo specifico protocollo con RFI e Ministero delle Infrastrutture sugli appalti edili, partendo proprio dall'organizzazione del lavoro, i carichi, la qualità dei processi e delle imprese. Questo - concludono i sindacalisti Cgil - dovrebbe essere lo sforzo di tutti, non certo scaricare responsabilità o parlare di altro, nella speranza, magari, che il tempo faccia sparire dall'agenda politica e dell'opinione pubblica questo ennesimo omicidio sul lavoro.»



TRAGEDIA A TORINO

Accertamenti della Procura anche sul «dolo eventuale» tra le cause dell'incidente di Brandizzo che ha ucciso 5 operai

Due indagati per il treno killer

Sono un addetto di Rfi e il capocantiere della Sigifer, che era sui binari la notte dello scontro

ANDREA RICCARDI

... La Procura di Ivrea ha iscritto sul registro degli indagati due persone per il disastro ferroviario di Brandizzo che ha causato la morte dei cinque operai dell'impresa appaltatrice di Rfi, Sigifer di Borgo Vercelli, la notte tra il 30 e 31 agosto. L'inchiesta per disastro ferroviario e omicidio plurimo colposi guidata dal procuratore Gabriella Viglione e condotta dai pm Giulia Nicodemi e Valentina Boschi con la polizia ferroviaria di Torino ha messo al centro violazioni dei protocolli per il rilascio del nulla osta e delle autorizzazioni a svolgere le manutenzioni sui binari. Uno degli indagati sarebbe A. M., 46 an-

ni, addetto di Rfi al cantiere in cui lavoravano le vittime e l'altro A.G.G., 52 anni, capocantiere della Sigifer. Si è salvato perché ha intravisto i fari del treno in arrivo ed è riuscito a spostarsi prima che i colleghi venissero travolti. Gli inquirenti non escludono il «dolo eventuale» nella tragedia e indagano sull'ipotesi della mancata comunicazione dell'inizio dei lavori: secondo Rfi sarebbero dovuti iniziare dopo il passaggio del treno che, vuoto, ha investito gli operai addetti alla manutenzione che in quel momento erano sui binari: Giuseppe Saverio Lombardo, Kevin Laganà, Michael Zanera, Giuseppe Sorvillo e Giuseppe Aversa. Il dolo eventuale aprirebbe

la responsabilità più gravi rispetto al solo omicidio colposo. Implicando un'azione, non di per sé illecita, che però prevede e accetta che le conseguenze possano configurare un illecito penale. Rete ferroviaria italiana ha incontrato ieri i sindacati per fare il punto sulla sicurezza del lavoro nel settore della manutenzione e ha accolto la richiesta di trasferire le trattenute economiche, effettuate ai lavoratori aderenti allo sciopero di ieri, in un fondo che servirà ad offrire un sostegno economico alle famiglie degli operai deceduti. «Al di là delle responsabilità individuali che verranno accertate, non si scarichi sugli ultimi anelli della catena, dipendenti interni o

delle ditte di appalto, quello che non ha funzionato», hanno dichiarato i segretari generali di Filt Cgil (trasporti) e Fillea Cgil (edili), Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi. «La verità è che qualcuno ha mandato quegli operai a lavorare senza verificare che ci fossero le condizioni di sicurezza e qualcun non ha controllato». Lunedì prossimo in Piemonte gli edili e dei lavoratori dei trasporti incroceranno le braccia. Con l'incidente di Brandizzo salgono a 450 i morti sul lavoro solo nei primi sei mesi dell'anno. Oggi pomeriggio il ministro del Lavoro Marina Calderone sarà a Brandizzo, luogo del tragico incidente, per un confronto con gli organi di vigilanza sul territorio.



I sindacati

«Qualcuno ha mandato a lavorare quegli uomini senza verificare che ci fossero le condizioni di sicurezza»

Lutto

Fiori in ricordo dei cinque operai morti sul lavoro alla stazione di Brandizzo, in provincia di Torino



Fonogrammi, telefoni e binari unici

“Due terzi della rete fermi all'anno zero”

Le migliori tecnologie per fermare i disastri solo sull'Alta velocità
“E con i tagli al Pnrr i tempi si allungano”

I fonogrammi, oggi. Il binario unico e i blocchi telefonici sette anni fa. Siccome le parole sono importanti, è interessante notare come a ogni disastro ferroviario compaiano sulla scena termini desueti che sembravano ormai essere scomparsi nel lessico comune. Nell'era dell'intelligenza artificiale, ieri la procura di Ivrea era alla ricerca non di mail ma di fonogrammi. Com'è possibile? «Non è un caso» ragiona uno degli investigatori che si sta occupando della strage di Brandizzo. «Perché la verità è che sulle linee italiane, e in particolare su quelle regionali o comunque non toccate dall'alta velocità, esistono sistemi tecnologici antichi, quando esistono. In parte è inevitabile, vista la grandezza della rete. Ma quando accadono questi disastri non dobbiamo meravigliarci».

Qualche dato: le migliori tecnologie – il sistema Ertms/Etcs lo standard richiesto dall'Europa – sono installate su meno di un terzo della rete ferroviaria. Si tratta principalmente dei chilometri dell'Alta velocità con bandi che avrebbero dovuto ga-

rantire più di tremila chilometri nel giro di tre anni. Il condizionale è d'obbligo perché i fondi a garanzia di questi investimenti dovevano arrivare dal Pnrr, ma si tratta proprio di quelli che il Governo ha definanziato nell'ultima tranche, sostenendo che fossero a rischio perché i cantieri avevano tempi troppo lunghi. Garantendo, comunque, i lavori con altri tipi di fondi.

«In una situazione come quella di Brandizzo» ragiona Luca Save, esperto di sicurezza ferroviaria e fattori umani, già consulente del ministero, «un aiuto tecnologico sarebbe stato utile, come in ogni situazione. Ma da quello che emerge la questione è forse più semplice: ho sentito parlare di un errore umano ma a causare una tragedia in questo caso c'è stato sì un errore, ma anche un problema di gestione. Gli operai mi sembra di capire che sono entrati sui binari senza il nulla osta. Ma tendo a escludere il colpo di testa: il problema sono le cattive abitudini consolidate, gli eccessi di fiducia. Io credo che è su questo che è necessario intervenire».

Save tocca un punto cruciale. Perché restando ai dati dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (Ansfisa) proprio le cattive pratiche sulle manutenzioni sono la seconda causa di incidenti, dopo la presenza dei pedoni sui binari. «È

evidente – attaccano i segretari generali della Filt Cgil (trasporti) e Filea Cgil (edili), Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi – l'esigenza di rimettere mano al mondo delle manutenzioni ferroviarie, cioè a procedure, tecnologie, organizzazione del lavoro che per carichi di lavoro, mancanza di qualificazione delle imprese e dei lavoratori, rischiano di far ripetere stragi come quella di Brandizzo. Servono tempi congrui per i lavori senza le tante pressioni che spesso registriamo. Ed è poi necessario quell'automatismo tecnologico che garantisca l'allineamento tra circolazione e manutenzione».

Sull'alta velocità questo esiste. Sul resto della rete, no. «Ma attenzione, le nostre infrastrutture sono tra le più avanzate tecnologicamente in Europa» dice Vito Pertosa, imprenditore illuminato e patron della Mermec, azienda italiana leader nel mondo sulla sicurezza ferroviaria. Hanno appena finito di lavorare nella metropolitana di Tokyo e, tra qualche giorno, saranno premiati a Singapore per il lavoro fatto sulla sicurezza dei treni. «È evidente che, come accade tra strade locali e autostrade, le condizioni cambiano a seconda delle tratte. Ma l'Italia ha sempre scelto la strada della sicurezza e innovazione e Rfi è una delle aziende che investe di più sulle tecnologie. L'errore sarebbe fermarsi».

— g.fosc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ In stazione
Operai al lavoro sui
binari della stazione
di Brandizzo



Filt e Fillea a Rfi: ripensare il sistema delle manutenzioni

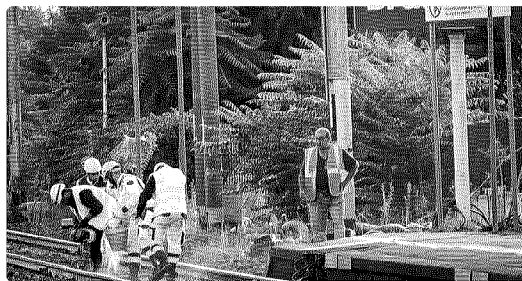
Una cosa è certa: al di là del caso specifico e delle responsabilità individuali che verranno accertate non si scarichi sugli ultimi anelli della catena, dipendenti interni o delle ditte di appalto, quello che non ha funzionato e più in generale l'esigenza ormai evidente di rimettere mano al mondo delle manutenzioni ferroviarie cioè a procedure, tecnologie, organizzazione del lavoro che per carichi di lavoro, mancanza di qualificazione delle imprese e dei lavoratori, modelli operativi rischiano di far ripetere stragi come quella di Brandizzo.



Questo abbiamo posto oggi, all'incontro con Rfi e questi sono i temi che come Filt e Fillea Cgil ci aspettiamo interventi incisivi da parte dell'azienda. Così dichiarano in una nota congiunta i segretari generali di Filt Cgil (trasporti) e Fillea Cgil (edili), Stefano Malorgio e Alessandro Genovesi, che ricordano che anche lunedì prossimo in Piemonte, con manifestazione a Vercelli, vi sarà lo sciopero generale regionale degli edili e dei lavoratori dei trasporti con esclusione di quelli sottoposti alla 146. La verità è che quei lavoratori edili erano lì a lavorare senza sicurezza. Qualcuno li ha mandati senza verificare che ci fossero le condizioni e qualcuno quelle condizioni non le ha controllate e non li ha fermati. Procedure, tecnologie, controlli e coordinamento dell'organizzazione, con tempi congrui e senza le tante pressioni che spesso registriamo, devono garantire sempre che binari e zona di cantiere siano in sicurezza. Anche con un automatismo tecnologico che, indipendentemente dall'intervento umano, garantisca l'allineamento tra la circolazione dei mezzi e l'attivazione di manutenzione. Da anni del resto denunciavamo l'esigenza di ripensare come si vanno facendo le manutenzioni ferroviarie e non solo in questo paese: aumentano i volumi di intervento ma si vanno sempre di più riducendo i tempi di interruzione, costringendo sempre di più i lavoratori a operare in maniera frenetica, in ambienti altamente a rischio, anche perché sempre più materiale rotabile, notte compresa, deve girare in contemporanea e/o nei binari attigui. Così come è sempre più necessario integrare e migliorare ulteriormente le procedure con interventi tecnologici più avanzati tali per cui, in casi di criticità, si mettano in sicurezza i lavoratori. Occorre inoltre continuano Malorgio e Genovesi riprendere di fatto il controllo su orari, carichi di lavoro, livelli di professionalità, qualità delle imprese che lavorano per Rfi lungo la catena degli appalti. Non è possibile, seguendo con la logica degli accordi quadro, dei tempi ristretti, dei lavori a misura, del risparmio sul costo del lavoro, non avere contezza di chi opera, e come, per garantire la manutenzione delle infrastrutture ferroviarie. Come Filt Cgil e Fillea Cgil "questo è quello che abbiamo posto all'incontro di oggi con i vertici di Rfi, perché dopo questa tragedia si facciano sin dai prossimi giorni e veramente tutti quegli interventi su tempi e modalità di interruzioni, investimenti ulteriori, scelte necessarie che ripensino l'intera organizzazione e filiera delle manutenzioni affinché non si ripetano simili stragi". Al riguardo la Filt Cgil chiede la convocazione del Tavolo permanente della sicurezza per le manutenzioni, per avere un monitoraggio sugli incidenti e per implementare e rendere ancora più stringenti protocolli e procedure in essere. Sempre nell'incontro la Fillea Cgil ha chiesto e ottenuto l'impegno ad aggiornare lo specifico protocollo con Rfi e ministero delle Infrastrutture sugli appalti edili, partendo proprio dall'organizzazione del lavoro, i carichi, la qualità dei processi e delle imprese. "Questo concludono i sindacalisti Cgil - dovrebbe essere lo sforzo di tutti, non certo scaricare responsabilità o parlare di altro, nella speranza, magari, che il tempo faccia sparire dall'agenda politica e dell'opinione pubblica questo ennesimo omicidio sul lavoro.

Strage sui binari, un «sistema» sotto accusa

La tragedia sui binari, dove hanno perso la vita cinque operai, fa esplodere l'emergenza sui lavori di manutenzione notturna, spesso gestiti in appalto e subappalto. I primi commenti da categorie e territori. Airaudo (Cgil Piemonte): «È una nuova Thyssen». Sindacati trasporti: subito verifica con Ansfisa e Rfi È una strage sul lavoro, quella avvenuta questa notte sulla linea ferroviaria Milano-Torino, vicino alla stazione di Brandizzo, dove un treno ha travolto cinque operai mentre erano impegnati in lavori di manutenzione sui binari. Una strage che,



nel commento di Giorgio Airaudo, segretario generale Cgil Piemonte, evoca, a sedici anni di distanza, lo spettro di una nuova Thyssen. Quello che è successo alla stazione di Brandizzo è inconcepibile, soprattutto a Torino e in Piemonte, afferma Airaudo: Il sistema dei subappalti e degli appalti fa risparmiare le imprese, ma mette a rischio salute e vita dei lavoratori e delle lavoratrici. Politiche aziendali tese al risparmio aumentano i rischi e le vittime, determinano tragedie e compromettono la vita di persone che escono da casa per lavorare e non ci ritornano più. È un sistema che va cambiato". Su una immediata verifica delle procedure che disciplinano l'intervento di soggetti esterni sulla rete ferroviaria insistono anche i sindacati dei trasporti in una nota unitaria. Il nostro primo pensiero va alle famiglie e ai colleghi dei sette operai, cinque dei quali sono morti, a cui esprimiamo la nostra vicinanza e offriamo tutto il nostro sostegno di fronte a una vera e propria strage sul lavoro che ci lascia sgomenti. Così Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Orsa Ferrovie e Fast Confsal. Ma quella di Torino - proseguono le organizzazioni sindacali - è l'ennesima, inaccettabile, tragedia sul lavoro. E, come si diceva sopra, per i sindacati è giunto il momento di verificare con Ansfisa, l'agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e Rfi, se le procedure che disciplinano l'intervento di soggetti esterni sulla rete ferroviaria e gli attuali standard di sicurezza possono ancora essere migliorati. Adesso è necessario che, rapidamente, sia accertata la dinamica degli eventi per capire cosa è successo e come fare perché quanto si è verificato a Brandizzo non avvenga mai più. Il lavoro va sempre garantito in sicurezza - dichiarano infine Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Orsa Ferrovie e Fast Ferrovie - e deve essere una priorità nella pianificazione e nella organizzazione delle attività di manutenzione e non solo. Da parte nostra in segno di lutto proclameremo l'astensione nazionale dal lavoro di tutti i lavoratori e lavoratrici di Rfi addetti alla manutenzione". Ora è il momento del rispetto e del cordoglio verso le famiglie delle vittime e i colleghi di lavoro, ma tanta è la rabbia perché un incidente così non poteva tecnicamente accadere, tra procedure, tecnologie di segnalamento e blocco traffico, coordinamento degli interventi di manutenzione programmata e gestione del materiale rotabile. Aspettiamo il lavoro della magistratura ma su questa vera e propria strage ci aspettiamo da parte di tutti, di capire la reale dinamica dell'incidente e le diverse responsabilità. Lo dichiara in una nota Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil, il sindacato delle costruzioni, una categoria sempre in prima linea sul drammatico fronte della salute e sicurezza sul lavoro. Sempre più spesso si rischiano o si verificano incidenti, per fortuna dagli esiti meno gravi, in occasione di interventi di manutenzione notturna delle infrastrutture che vedono impegnati centinaia di lavoratori - conclude Genovesi -, interventi che dovrebbero prevedere il blocco della circolazione in prossimità e un sistema di tutele e procedure tali da mettere chi lavora sempre in piena sicurezza. Quanto è avvenuto non è più giustificabile con la parola errore', in un mondo sempre più automatizzato e meccanizzato certi avvenimenti non devono accadere. Così i segretari generali regionali di Feneal Uil Giuseppe Manta e Fillea Cgil Massimo Cogliandro. Non c'è stato scampo per nessuno di loro - continuano i dirigenti sindacali degli edili piemontesi -, il gruppo di operai era impegnato nella sostituzione di una decina di metri di binari. Dopo l'investimento il convoglio si è fermato a un chilometro dal punto di impatto. Altri due operai, anche loro dipendenti della Sigifer di Borgo Vercelli, sono stati portati in ospedale sotto shock. Lavoratori di 22, 34, 43, 53 e 49 anni, partiti da casa per il turno notturno e che non sono più tornati. Per Uil e Cgil, "è necessario un intervento urgentissimo delle istituzioni affinché vengano rispettate in modo perentorio le norme di sicurezza che esistono e che potrebbero salvare moltissime vite. Va istituito anche un aiuto alle famiglie delle vittime di omicidio sul lavoro. In attesa che le autorità competenti accertino la dinamica effettiva della strage e perseguano le eventuali responsabilità dell'accaduto in tempi brevi, esprimiamo il nostro cordoglio alle famiglie dei lavoratori uccisi. (Immagine di copertina: Ansa) Leggi anche L'incidente sulla linea Torino-Milano. Stavano eseguendo dei lavori di sostituzione di alcuni metri di rotaie quando un treno che viaggiava a 160 chilometri all'ora li ha investiti. Airaudo (Cgil Piemonte): "È un'altra Thyssen"