

## **Audizione a seguito dell'incidente ferroviario di Brandizzo - 05/09/2023**

### **Commissioni riunite IX Trasporti e XI Lavoro**

Troppe volte abbiamo vissuto momenti come quello dello scorso 31 agosto e, pur non essendo semplice trattare professionalmente e con il distacco dovuto l'analisi dei fatti occorsi, quando ci si trova davanti a situazioni così tragiche e toccanti, è nostro profondo dovere impegnarci a farlo nel modo più scrupoloso possibile, al fine di prevenire che tali sorti come quelle toccate ai 5 operai di Brandizzo, non tocchino più a nessun altro.

In un contesto in cui gli incidenti sul lavoro sembrano essere considerati inevitabili, è fondamentale respingere questa idea e concentrarsi anzitutto sull'analisi dei fatti in modo chiaro ed oggettivo e subito dopo capire, ancor prima chi siano i responsabili, compito che spetta alla magistratura, quali siano state le motivazioni reali che hanno portato ad una tragedia simile. Questo drammatico evento ha infatti sollevato diverse questioni cruciali come quelle relative per esempio ai protocolli di assegnazione degli appalti, e dei troppi subappalti. La sicurezza dei lavoratori non può mai essere sacrificata sull'altare del risparmio. Vi è poi un problema di scarsità di tempo rispetto ai cosiddetti "spazi manutentivi", con interruzione della circolazione dei treni, oggi sempre più ridotti fino a diventare insufficienti come tempo a disposizione per lo svolgimento delle manutenzioni previste. Sempre per i subappalti, la mancanza di chiarezza contrattuale in materia non aiuta di certo, con lavoratori che pur operando negli stessi luoghi e a contatto con i colleghi dell'infrastruttura, si trovano applicato un contratto del tutto diverso con tutele e diritti del tutto distanti da quelli garantiti dal CCNL della mobilità ferroviaria, con ammanco di formazione e garanzie non equiparabili a quelle fornite ai colleghi di RFI e con pressioni e priorità spesso purtroppo ben lontane dagli standard di sicurezza che invece i tecnici della rete hanno ben chiari, o quantomeno dovrebbero. Al fine di appianare proprio questa disparità siamo a chiedere una conformità contrattuale volta a tutelare e a garantire gli stessi diritti e doveri dei lavoratori appartenenti ad un mondo lavorativo che ad oggi costituisce un grande mare magno in cui gli attori sembrano operare tutti come liberi battitori, ognuno perseguendo il proprio fine. Rispetto a tale tematica va evidenziato come, nelle gare di appalto ad oggi, la società appaltatrice, ha l'obbligo di garantire i costi della sicurezza sul lavoro, con una percentuale che a nostro avviso non può variare in ordine all'offerta a ribasso. La società aggiudicataria generalmente, nel cedere l'appalto ad un'eventuale società esecutrice, in forza della responsabilità solidale, trattiene una percentuale economica che incide negativamente sui fondi che andrebbero destinati alla sicurezza. Tale gioco, rischioso e incosciente, non è assolutamente accettabile. E' di fondamentale importanza appunto, rafforzare e irrigidire i controlli sulle società di certificazione, e su tutti i certificati che ad oggi sono stati e vengono dati alle società e ai lavoratori. Detto ciò, concordiamo con chi dice oggi la frase di rito: "La magistratura farà il suo corso"; anche le inchieste aperte dal parlamento, dal Ministero dei Trasporti e da RFI faranno la loro parte, ma siamo certi che tutte si chiuderanno con la consueta formula: "Errore umano!" Analizzando il come si siano concluse altre inchieste simili, le quali hanno già portato alle prime sentenze, alla fine, siamo quasi del tutto certi che l'ultimo responsabile della catena di comando, sarà chiamato a fare da capro espiatorio, e ci sia permessa la malizia che la ragione sia proprio per salvare il sistema, la sua evoluzione e l'implementazione tecnologica. Al contrario quando accadono certi incidenti, invece di puntare il dito contro qualcuno che poi si rivela essere una delle

tante vittime del sistema, dovremmo interrogarci sul perché avvengano certi fatti e sul come agire affinché ciò non si verifichi più. Sentiamo spesso parlare di Procura Nazionale del Lavoro, che potrebbe essere anche un suggerimento valido, ma ricadiamo sempre nel campo della sanzione *ex post* quindi con l'idea che più sono gravi le sanzioni e più gli agenti dovrebbero essere spinti a rispettare le regole. In questo campo parla molto chiaro anche la statistica: se prendiamo a riferimento infatti gli ultimi anni ci lascia dati freddi e tremendi, negli appalti dell'Infrastruttura Ferroviaria dal 2018 a oggi possiamo contare 14 morti per investimento ferroviario di cui 6 travolti da un treno in transito e 12 feriti gravemente; in pratica un incidente ogni 57 giorni di cui ogni 117 giorni un morto. La nostra analisi ci porta ad evidenziare che nel giugno 2022 e ad agosto 2023 si sono verificati morti perché travolti dal transito del treno, evento che probabilmente dovremmo andare troppo indietro nel tempo per trovarne altri e che a nostro avviso è il segnale di un allentamento dei controlli e il prendere campo a malcostumi. Noi come Confisal, pur convinti che chi non rispetta le regole vada punito, riteniamo più importante che venga creato un **“Polo Nazionale Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro”** quale soggetto deputato a coordinare prevenire e vigilare, erogare informazione e formazione, assistenza e consulenza in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Sul tema abbiamo avuto modo di leggere in diversi documenti che a premessa di ogni ramo di azione si enunciano i “rigidissimi protocolli di RFI”. Vero, sono rigidissimi, ma se poi tali protocolli costringono un referente aziendale che cura la protezione del cantiere a ricevere ancora i consensi per via telefonica, con dispacci o fonogrammi nati a metà del secolo precedente, dove non c'erano altre possibilità offerte dai sistemi tecnologici, nell'era dell'evoluzione digitale e con il progresso della tecnologia attuale, ci venga concesso di definire tale prassi come fuori da ogni logica. È inaccettabile infatti per noi vedere un video dove il responsabile di RFI fa certe affermazioni verso del personale che probabilmente ha una scarsa cultura e formazione ferroviaria, i quali molto probabilmente non erano del tutto coscienti o informati dei pericoli che correvano, e questo nasce anche dal fatto che ad oggi la formazione che riceve un operaio di una ditta esterna è purtroppo parziale e non paragonabile a quella che invece riceve un operatore di RFI. Sul tema dell'ormai vetusta prassi che regola i momenti di richiesta e concessione di un'interruzione, svolta ancora a mezzo di dispacci, evidenziamo che l'incidente ferroviario in Grecia di pochi mesi fa, è stato decretato come frutto di un “errore umano”, un incidente dove i treni avevano il distanziamento telefonico, alla stregua dei treni dell'incidente fra Andria e Corato (BA) del 2016, dove l'inchiesta conclusa da poco ha attribuito la responsabilità al capostazione. Questo per rafforzare il concetto che il ricorso ai dispacci e alle comunicazioni telefoniche nel 2023 vada considerato a nostro avviso solo in modo eccezionale e a sostegno eventuale di sistemi tecnologici degradati, e che invece venga e vada implementata e sempre di più usata la tecnologia che ad oggi è l'unico modo utile a prevenire l'errore umano. Riteniamo infatti assurdo che nel 2023 ci si basi ancora su sistemi di sicurezza che spesso vertono solamente in capo ad un singolo uomo che chiude il processo, con il fine di velocizzare le attività, senza considerare le pressioni a cui è sottoposto tale agente il quale deve rispondere non solo delle lavorazioni da svolgere ma anche delle sempre più pressanti esigenze commerciali, le quali mirano a far tornare i conti e a rendere il sistema economicamente sostenibile. Tutto questo non può e non deve essere tollerato! A tal proposito ci permettiamo di dare un suggerimento non richiesto ovvero quello di fornire a tutti coloro che operano in condizione di esposizione sui binari, per esempio, un dispositivo tecnologico che può essere individuato in un bracciale o una cintura da far indossare e che avverta l'agente dell'arrivo di un treno, quando magari quest'ultimo raggiunge una distanza inferiore ad *x* chilometri. Certi che i fatti accaduti, come detto, saranno accettati dalla magistratura e a tal riguardo ritengo che le commissioni dovrebbero incentrare il proprio lavoro affinché quanto

successo non si verifichi più. Pertanto, senza entrare nel dettaglio e nella dinamica specifica dell'ultima tragedia, se facessi parte della commissione riterrei opportuno innanzitutto: visionare i verbali della società che certifica la ISO 45001; sarebbe poi interessante capire come una società terza valuti il fatto che solo alcune linee, se non esclusivamente quelle ad Alta velocità, abbiano sistemi tecnologici di protezione cantieri e tutte le altre no; dovremmo interrogarci inoltre sul numero delle notti che sono state fatte negli ultimi periodi dal Capo tecnico di RFI responsabile di cantiere e quale sia la rotazione che questi capi tecnici hanno in merito alla scorta delle squadre esterne. Sembra infatti che in quella tratta sarebbe dovuta intervenire quella notte anche una squadra di solo personale RFI, per la manutenzione di Impianti Elettrici sul binario adiacente. Se ciò corrispondesse al vero, sarebbe inoltre da capire dunque come era gestita in quella notte la sicurezza sui binari ed il perchè la squadra abbia iniziato la lavorazione prima della concessione formale dell'interruzione, ed arrivare dunque a capire il motivo per cui, un cantiere complesso come quello che era presente sia stato gestito con l'utilizzo di una tipologia di interruzione particolare come quella tecnica. Viene quindi spontaneo chiedersi se questa dinamica operativa sia il frutto di una pessima consuetudine da parte delle squadre in subappalto oltre che a chiedersi con quale ribasso rispetto all'appalto diretto sia stato assegnato il sub-appalto. Un'altra domanda che sorge spontanea è perché il sub-appalto applichi il CCNL degli edili e non quello della Mobilità area Attività Ferroviarie, il quale è di certo più tutelante, soprattutto nelle prestazioni notturne e soprattutto va indagato su quale livello di formazione ferroviaria avesse la squadra per poter operare su una linea ferroviaria di questo tipo. Altri quesiti sorgono poi sul sistema organizzativo di RFI, ossia su che tipo di verifiche vengano svolte e con quale cadenza, oltre che cercare di capire se il periodo richiesto/concesso per l'interruzione fosse sufficiente per garantire il normale svolgimento dell'attività lavorativa prevista. Altra tematica interessante potrebbe infatti essere quella della pianificazione degli interventi manutentivi, con orari previsti che sono sempre in deficit rispetto a quelli minimi e con l'assegnazione a lavorazioni quali la sostituzione di un deviatoio per esempio, che richiederebbero minimo 6 ore, di appena 4 ore scarse. Infine, andrebbe capito se la squadra avesse avuto in previsione anche altri cantieri quella stessa notte, e se abbia quindi tentato di velocizzare la lavorazione incalzandone l'inizio anticipato proprio per poter passare al cantiere successivo e poter assicurare l'esecuzione anche dell'altra lavorazione. Penso che queste e altre domande debbano trovare presto una risposta per affrontare le criticità al meglio, una volta individuate. Consci del recente cambio del vertice di RFI, visto che si sta sviluppando attualmente una fase riorganizzativa, contiamo sul fatto che il nuovo AD, avendo esperienza sia nel gestire delle infrastrutture nazionale (RFI), sia nelle Imprese Ferroviarie, si renderà presto conto che è necessario un cambio di paradigma nell'organizzazione della società, tenendo conto che il prodotto finale è pur sempre la "circolazione di treni". Tale affermazione che sembra ovvia, a mio avviso non è da ritenere così, poichè negli ultimi anni abbiamo avuto la sensazione per esempio che le segnalazioni da parte del personale di condotta durante la circolazione dei treni, sullo stato di visibilità segnali o anomalie varie, fosse considerato come un "inevitabile disturbo". Nondimeno l'ultima riorganizzazione, sempre a nostro avviso, non ha fatto che abbassare ancora di più il livello di controlli sulla sicurezza. Mi rendo conto che è un'affermazione forte, ma posso tentare di spiegare il mio punto di vista con un esempio pratico riferendomi al settore della Condotta dove prima, per svolgere determinati controlli, come le verifiche di visibilità segnali periodiche o installazione di nuovi segnali, erano impegnati esperti di provenienza dall'Impresa Ferroviaria come istruttori, mentre oggi un semplice abilitato alla condotta (tecnicamente macchinista) senza un background di esperienza nel servizio commerciale può svolgerla addirittura anche se non esercita da tempo. Pertanto, mi domando: come fa un agente che viaggia poco e nulla ad avere

dimestichezza con il segnalamento e quindi a verificare correttamente eventuali anomalie? In queste condizioni, tale agente, come può portare un valore aggiunto a tali verifiche? Sappiamo che nelle Direzioni Operative Infrastruttura Territoriali esiste uno staff del Direttore con una struttura “Sicurezza”, la quale ha a capo un quadro apicale che dovrebbe sovrintendere a tutta una serie di controlli territoriali anche attraverso il SIGS; sempre a nostro parere, tale struttura potrebbe essere incompatibile con gli obiettivi stessi della DOIT (Direzione Organizzativa Infrastrutture Territoriali) poiché gli stessi, in caso di problematiche, potrebbero andare in crisi per conflitti d’interesse, rischiando di non evidenziare nella giusta misura i problemi riscontrati per evitare di entrare in contrasto con la stessa DOIT. Di fatto quindi, attualmente il controllore e il controllato dipendono dalla stessa direzione e chi controlla è assoggettato al controllato che gli concede le ferie o ne autorizza le attività, facendone riferimento quale suo gestore. Quindi, a mio parere andrebbe anzitutto ripensato il sistema dei controlli selezionando soggetti in base ai curricula professionali che possano portare un valore aggiunto al controllo stesso, non semplici esecutori e che siano soggetti terzi senza interessi soggettivi o oggettivi riguardanti ciò che dovrebbero accertare. Proprio lo stesso sistema dei controlli, dovrebbe anzitutto garantire una terzietà in modo da controllare soggetti con cui non si ha un rapporto diretto lavorativo; quindi l’unica struttura terza ad oggi è individuabile in Sicurezza di Rete, che risponde direttamente all’AD. Probabilmente vi è anche la necessità di ripensare da parte della struttura commerciale ad una programmazione delle interruzioni diversa, dove i manutentori riescano a svolgere le normali attività previste secondo i tempi necessari non adeguandosi sistematicamente ai tempi concessi e forse troppo spesso variati, delle interruzioni. Siccome attualmente di audit e controlli ce ne sono di tutti i tipi (ANSFISA, Sicurezza Centrale, Sicurezza Rete, SIGS territoriale etc.), sarebbe interessante sapere se, a fronte di tutti questi controlli, ci siano segnalazioni di “non conformità” rilevate sui cantieri e sulle lavorazioni in interruzione e, se ci sono, quali azioni successive sono state poste in essere. In conclusione, prima troveremo risposte e soluzioni concrete a tutte le problematiche presenti ad oggi all’interno della Rete Ferroviaria Italiana, prima potremo parlare seriamente di sicurezza sul lavoro ed avere una credibilità soprattutto davanti ai lavoratori ed alle lavoratrici che con resilienza e spirito di sacrificio ogni giorno si applicano nel proprio lavoro.

Il Segretario Generale CONFSAL

Angelo Raffaele Margiotta



Il Segretario Generale FAST-CONFSAL

Pietro Serbassi

