Memoria UIL - Audizione presso Commissione Parlamentare di inchiesta sulle condizioni di lavoro in Italia, sullo sfruttamento e sulla sicurezza nei luoghi di lavoro.

Senato Della Repubblica

14 febbraio 2024

Nel nostro Paese oltre mille persone sono morte sul lavoro nel 2023. Un numero di vittime impressionante, a dimostrazione dell'emergenza sicurezza in materia di infortuni sul lavoro. Di lavoro si continua a morire e la situazione peggiora. Il numero degli incidenti sul lavoro non accenna a diminuire e quelli mortali sono all'ordine del giorno. Sciagure che lasciano ferite profonde, spesso incurabili, nelle famiglie, nei colleghi e nella società. Eventi drammatici, che colpiscono tutte le imprese che svolgono attività produttive potenzialmente rischiose, compreso l'esercizio ferroviario. Gli ultimi drammatici episodi che hanno interessato il settore hanno impegnato per giorni i media. La tragedia di Brandizzo, dove hanno perso la vita 5 giovani lavoratori mentre sostituivano un tratto di binario. Lo scontro tra un treno regionale e un camion intrappolato all'interno di un Passaggio a Livello a Thurio, in Calabria, dove hanno perso la vita la Capo Treno e l'autista del Tir. L'operaio travolto da un treno a Chiari, nel bresciano, che stava lavorando ad un traliccio dell'alta tensione nei pressi dell'infrastruttura ferroviaria.

CONTRIBUTO SETTORE TRASPORTI

UIL TRASPORTI

In riferimento a quanto accaduto a Brandizzo emergono chiaramente le criticità organiche inerenti al settore appalti e sub appalti, che spesso soffre la carenza di formazione, prevenzione e rispetto delle procedure. Si rendono necessari maggiori investimenti formativi, congiuntamente alla revisione delle norme che gestiscono le attività manutentive dell'infrastruttura anche in riferimento ai ritorni di esperienza in materia. Le esternalizzazioni devono essere ricondotte all'interno di RFI, specie quelle

interessanti il core business riferito alla sicurezza di circolazione. Le attività manutentive devono essere attivate con la certezza di circolazione interrotta nonché, di efficace protezione dei cantieri anche prima dell'effettiva interruzione attivando sensori di allarme e marcia a vista dei treni. Al fine di evitare attività sbrigative e scadenti, la tempistica degli interventi manutentivi deve essere rivista e adeguata alla reale necessità di realizzazione dell'azione manutentiva. Sono necessari adeguati controlli professionali dei lavoratori delle ditte in appalto finalizzati alla certezza del possesso delle abilitazioni necessarie ad eseguire le lavorazioni.

La pratica del Sub Appalto, ovvero un contratto derivato dall'originario contratto di appalto, con il quale l'appaltatore affida ad un terzo l'esecuzione dell'opera o del servizio, a lui direttamente ordinata dal committente deve essere superata.

Fondamentale l'eliminazione del dumping sociale. Ai lavoratori degli appalti impiegati nelle attività manutentive espressamente ferroviarie e declinate professionalmente negli allegati di formazione del CCNL Mobilità AF, deve essere applicato tale contratto di riferimento. Indispensabile l'istituzione di uno specifico nucleo ispettivo che vigili sulla corretta applicazione delle procedure di sicurezza generale sui cantieri di manutenzione, in modo particolare su quelli che operano nelle sedi ferroviarie e autostradali.

L'incidente al Passaggio a livello di Thurio, accaduto il 28 novembre 2023, evidenzia, nel clamore della cronaca, la problematica dei punti di intersezione tra una strada e una ferrovia ovvero, i Passaggi a Livello. In Italia, sulla rete ferroviaria nazionale ne sono presenti 4.135, di cui 455 di competenza di utenti privati. RFI sta procedendo all'eliminazione dei PL, nel 2023 ne sono stati soppressi altri 87. Troppi, ancora troppi passaggi a livello. Sono 250 gli incidenti che si verificano in media ogni anno ai passaggi a livello, con conseguenze gravi o mortali nel 10% dei casi. Le difficoltà delle attività di soppressione è spesso rappresentata dai costi e dalle complicazioni delle procedure delle opere necessarie, considerando le problematiche geologiche e le complessità delle autorizzazioni degli enti locali interessati a seguito di vincoli paesaggistici e archeologici. In attesa della totale soppressione dei PL è necessario dotare tutti i PL di protezione, lato ferrovia, da segnali che vincolano la marcia dei treni garantendo l'effettiva chiusura delle barriere prima di disporre la via libera al treno nonché, la messa in sicurezza con il sistema Pai-PL, un impianto che risolve il problema delle sbarre abbassate e qualcosa è in mezzo ai binari, il sistema lo comunica alla linea mantenendo il segnale semaforico disposto a via impedita. Vergognoso è il fenomeno delle aggressioni al personale in servizio sui treni e nelle stazioni. Quello dei trasporti è un contesto lavorativo a rischio di episodi di violenza in quanto le attività quotidiane comprendono l'interazione diretta con

l'utenza e con una serie di azioni potenzialmente a rischio. Nel nostro paese, nel solo settore ferroviario, vengono raccolte dagli organi competenti oltre 350 **denunce all'anno relative ad aggressioni fisiche ai danni dei lavoratori,** in pratica una al giorno ovvero uno ogni circa 10.000 treni che circolano giornalmente sulla rete ferroviaria.

I dati sulle aggressioni fisiche certificano che oltre il 70% del personale è stato oggetto o testimone diretto di aggressioni nel corso degli ultimi anni e per la maggioranza dei casi perpetuato all'interno dei mezzi di trasporto, il restante nelle stazioni o banchine. **Violenze che vedono oltre il 60% dei casi come vittima una lavoratrice.**

Rappresentativo il protocollo per la promozione della sicurezza nei trasporti, siglato il 1° aprile 2022 con il MIMS e il MI. L'intesa rappresenta lo strumento condiviso per rafforzare e rendere più efficace la pianificazione e l'attuazione delle misure, anche attraverso l'azione di monitoraggio e coordinamento svolta dai prefetti, rispetto ad episodi di violenza, nei confronti dei lavoratori/lavoratrici dei trasporti, registrati sul territorio italiano. Sulle attività specifiche svolte dai Ministeri competenti, sulle soluzioni adottate e sulle risorse eventualmente reclutate per la realizzazione di programmi attuativi, se ne sono perse le tracce.

In materia di salute e sicurezza dei lavoratori/lavoratrici particolare attenzione deve essere posta nei casi di treni condotti da un solo macchinista qualora, il lavoratore/lavoratrice venga colto da malore. In tale caso, il convoglio verrebbe arrestato dai sistemi di sicurezza e non ci sarebbe nessun pericolo per la circolazione treni. Il grave problema consiste nel soccorso al macchinista, in modo particolare se il treno si è arrestato in un punto non facilmente raggiungibile dai soccorsi come ad esempio: gallerie, viadotti e zone impervie. Attualmente le richieste di soccorso sono affidate al personale ferroviario di accompagnamento presente sul treno che deve gestire la situazione e non è professionalizzato per spostare il treno e rendere agevole e rapido l'intervento dei soccorsi.

In ultimo si rende necessaria l'emanazione del decreto attuativo del D.lgs 81/2008 testo unico sulla sicurezza, al fine rendere concreto quanto prescritto dalla legge, in materia di salute e sicurezza sul lavoro, nel trasporto ferroviario.

CONTRIBUTO SETTORE EDILIZIA
FENEAL UIL

La manutenzione ferroviaria oggi viene svolta solo in parte direttamente dal RFI, e si è assistito negli anni ad una massiccia esternalizzazione che oggi vede questa attività svolta per lo più dal privato.

Poche le imprese che hanno le qualifiche e le certificazioni per operare in questo mercato che di fatto è una sorta di nicchia e dove anche la reale concorrenza è spesso a rischio.

Ma la scarsità endemica di risorse pubbliche e l'esigenza di effettuare molta manutenzione su una rete ferroviaria in larga parte vetusta ha portato questo settore all' attuale situazione dove poche imprese si aggiudicano i lavori e poi subappaltano gli interventi a imprese del territorio che ovviamente hanno margini molto ridotti e si devono anche confrontare con tempi di esecuzione che negli anni sono sensibilmente diminuiti a parità di intervento.

Tutto questo induce alcune imprese a scaricare tali problematiche sulla qualità del lavoro a danno dei lavoratori. Abbiamo riscontrato in molti casi turni di lavoro estenuanti e ritmi frenetici (oltre le 10 ore), elusione degli straordinari o mancato rispetto dei periodi di riposo. Scarsa attenzione alla sicurezza e soprattutto fenomeni di non corretta applicazione dei contratti nazionali di categoria siglati dalle oo.ss. maggiormente rappresentativi (Trasporti e Ediliza). Assistiamo a fenomeni di dumping contrattuale e al proliferare di contratti pirata che hanno il solo scopo di far risparmiare le imprese a danno dei lavoratori ai quali vengono garantiti minori tutele e minore salario.

In alcune imprese che effettuano la manutenzione ferroviaria in subaffidamento abbiamo riscontrato fenomeni di sottoinquadramento come nel caso della Si.Gi.Fer., azienda dove lavoravano i cinque operai di Brandizzo, nella quale l'80% dei dipendenti sono inquadrati nel livello più basso del CCNL Edilizia, il livello per intenderci riservato ai neoassunti e a coloro che sono addetti a lavorazioni semplici e a quelle che non richiedono alcuna competenza specifica. E poi, esiste, come abbiamo più volte segnalato, un abuso della somministrazione che fa arrivare sui cantieri lavoratori che per il mese prima stavano lavorando in un bar o stavano facendo i corrieri.

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

Il primo attiene alla valutazione della necessità di dare in subappalto lavorazioni che possono e devono a nostro avviso essere svolte dalle imprese aggiudicatarie perché non trattandosi di attività specialistiche non vi è motivo alcuno di affidarle in subappalto se non per una semplice logica di massimizzazione del profitto.

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

Il secondo riguarda il mancato rispetto in molte imprese subappaltatrici della norma che prevede, per i lavoratori in subappalto, pari trattamento economico e normativo a quello dei lavoratori dell'impresa affidataria.

Chiediamo a RFI più controlli e verifiche sui cantieri al fine garantire la corretta attuazione e verifica di tutte le norme stabilite in materia di sicurezza e in generale la verifica della corretta applicazione dei contratti collettivi siglati dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

La necessità di verificare che tutti i lavoratori che vanno ad operare sulla manutenzione ferroviaria abbiano svolto preventivamente la corretta formazione e informazione in materia di sicurezza e quella sui rischi specifici che derivano dall'operare in un ambiente di lavoro che non è quello classico, ma che presenta regole e procedure specifiche in relazione alla sua particolare pericolosità.

Chiediamo che RFI inserisca nei bandi di gara clausole stringenti e specifiche per assicurare che i lavoratori delle imprese affidatarie e subaffidatarie siano in possesso di certificazione della formazione rilasciata da sistemi accreditati rispetto al perimetro di riferimento (a titolo esemplificativo, nei casi in cui sia applicato il CCNL edili, si potrà richiedere che la certificazione della formazione del personale dipendente delle imprese appaltatrici/subappaltatrici sia rilasciata tramite il sistema Formedil).

I troppi infortuni gravi e mortali avvenuti nell'ultimo quinquennio nella manutenzione della rete ferroviaria italiana fanno emergere una criticità strutturale in questo specifico comparto. Occorre rivedere le procedure per garantire che, quando si va ad effettuare l'intervento manutentivo anche l'errore umano possa in qualche modo essere annullato da sistemi tecnologici che siano in grado di garantire la certificazione la verifica della procedura. Nel 2024 siamo certi che la tecnologia sia in grado di supportare se non proprio sostituire procedure che ad oggi sono ancora affidate a forme di comunicazione arcaiche, la telefonata o il dispaccio cartaceo scambiato a mano.

Occorre mettere in campo un piano di investimento in tecnologie che in futuro possa assicurare la massima sicurezza nelle lavorazioni in presenza di traffico. Occorre inoltre a nostro avviso adottare al più presto sistemi che rilevazione puntuale della manodopera impiegata nell'attività lavorativa al fine di poter verificare l'effettiva prestazione lavorativa e i tempi effettivi di lavoro e di riposo per ogni singolo lavoratore.

Ad oggi, infatti, le imprese che effettuano i lavori non hanno l'obbligo di comunicare preventivamente ad RFI i nominativi e i codici fiscali degli operai che andranno ad effettuare l'intervento in quella specifica data e fascia oraria. Questo impedisce di poter verificare se quelle maestranze siano formate sia professionalmente che in materia di sicurezza e quindi se siano abilitate ad operare.

Chiediamo inoltre maggiori controlli sui requisiti qualificazione e di regolarità (nel settore edile le imprese sono soggette alla verifica della congruità della manodopera come previsto dal DM 143/2021) degli operatori economici contrattualizzati e che sia valutabile, anche attraverso un controllo qualitativo sulla corretta applicazione contrattuale o sulla qualità della formazione ai propri dipendenti in particolare nel campo della sicurezza.

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

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