

# Brandizzo, una strage inaccettabile

*Il mese di agosto 2023 si chiude con la tragica notizia dell'incidente ferroviario di Brandizzo, una stazione a poco più di 20 chilometri da Torino, dove hanno perso la vita cinque persone.*

*Cosa fare ancora per impedire il ripetersi di queste tragedie?*



**Salvatore Pellicchia**

Segretario Generale FIT-CISL

**È** passata da qualche ora dalla mezzanotte, è giovedì 31 agosto 2023. Una notifica di WhatsApp mi sveglia. È Federico (uno dei Segretari Regionali della Fit-Cisl Piemonte) che mi scrive: «Scusami per l'ora. Purtroppo, è appena successo un incidente ferroviario gravissimo a Brandizzo (To). Ci sono 5 morti. Sono della ditta Sigifer che lavorava per Rfi...».

Questa è una di quelle notizie che non vorresti mai ricevere.

Non riesco ad arrivare alla fine del messaggio. Sono colto da uno senso di vuoto, da dolore e rabbia. Una bruttissima sensazione, la stessa già provata in occasione di analoghe circostanze avvenute in passato. Ogni volta è sempre come la prima volta. Non ci posso credere, è assurdo, inaccettabile, è successo di nuovo.

Il primo pensiero va ai familiari delle vittime: mamme, papà, fratelli, sorelle, compagne, mogli, figli, e figlie che non vedranno ritornare a casa i propri cari. Una perdita che non potranno mai accettare.

Poi comincio a chiedermi che cosa può essere successo, che cosa non ha funzionato questa volta e che cosa si potrà ancora fare affinché non si verifichino più queste tragedie.

Intanto il tempo scorre inesorabile e le agenzie stampa, le televisioni, le radio, i giornali online, cominciano a diffondere maggiori particolari della tragedia. Vengono resi noti i nomi degli operai che hanno perso la vita. Sono Giuseppe Aversa, 49 anni, di Chivasso; Kevin Laganà, 22 anni di Vercelli; Giuseppe Saverio Lombardo, 52 anni, di Vercelli; Giuseppe Sorvillo, 43 anni, di Brandizzo; Michael Zanera, 34 anni, di Vercelli.

Altre cinque persone che hanno perso la vita e che allungano la lista delle vittime sul lavoro che nei primi sette mesi del 2023, secondo una elaborazione dell'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro e Ambiente di Vega Engineering su dati Inail, sono «559 di cui 430 in occasione di lavoro e 129 in itinere, con una media di 80 decessi al mese.»

Inaccettabile!

## Cosa fare ancora per impedire queste stragi

Prima di ipotizzare interventi specifici per evitare una seconda Brandizzo occorre attendere gli esiti delle inchieste aperte e capire cosa esattamente è successo durante la notte fra il 30 e il 31 agosto 2023 e, soprattutto, cosa non ha funzionato.

In linea generale però qualche ipotesi per fermare la scia di morti sui posti di lavoro possiamo farla.

Lo abbiamo già affermato sul numero di ottobre 2020 di questa rivista: dobbiamo continuare a agire sulla formazione e sulla prevenzione perché non possiamo lasciare niente di intatto. Il punto essenziale è lavorare e fare di tutto per diffondere la cultura della sicurezza e della prevenzione destinando a queste energie e le necessarie risorse economiche – perché no, anche utilizzando i fondi che verranno elargiti

LA VOCE DEI TRASPORTI: “BRANDIZZO, UNA STRAGE INACCETTABILE”



a livello europeo attraverso il Recovery Fund per realizzare una campagna straordinaria per la sicurezza in tutti i posti di lavoro. Siamo convinti – e lo siamo da sempre – che la sicurezza non sia un costo ma un investimento: non vogliamo più piangere morti.

È per questo che continueremo a lavorare a tutti i livelli dell'organizzazione, per far partire al più presto una campagna straordinaria di prevenzione infortuni in ogni azienda di trasporto, di servizi ambientali, di servizi accessori e complementari al trasporto e siamo convinti che sia necessario ripeterla con periodicità costante in tutti i posti di lavoro.

#### Gli impegni di Rfi (Rete ferroviaria italiana) per i prossimi anni

Rfi, con più di 20 miliardi di investimenti avviati nel 2022, conferma di essere la più grande stazione appaltante in Italia, con fondi in gran parte da attribuire al Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) grazie ai quali il Gruppo Fs è ancora più impegnato per la realizzazione delle nuove opere strategiche, con due obiettivi: sostenibilità e riduzione del divario infrastrutturale tra Nord e Sud. Occorre quindi potenziare la rete nel meridione con tutti gli interventi necessari (raddoppio di binari, elettrificazione, adeguamento ai più elevati standard infrastrutturali esistenti nel Paese) e investire in ampliamenti, in particolare, su quelle direttrici fondamentali sulle quali, in caso di problemi sulle linee, vi sono ritardi a catena a



causa della mancanza di linee ferroviarie alternative. Questi importanti obiettivi richiedono una maggior attenzione nei confronti della nostra rete ferroviaria che, a causa di scelte discutibili messe in campo negli anni scorsi con il cosiddetto progetto “rete snella”, è stata ridimensionata con il mero obiettivo di ridurre numericamente la quantità di personale addetto alla manutenzione e risparmiare, conseguentemente, sul costo del lavoro. Con “rete snella” non

solo si è ridotta sensibilmente la capacità degli impianti e delle linee ferroviarie in diverse realtà ma si è anche ridotta la “resilienza” del sistema.

Da almeno cinque anni stiamo chiedendo a Rfi di ripristinare, laddove è necessario e ancora possibile, i deviatori, i binari promiscui, i binari di scalo, ecc., a suo tempo smontati e sottratti al sistema con l'applicazione del progetto in parola. Appena si creeranno le

Articolo pubblicato sul Mensile La Voce dei Trasporti del 08/2023 con i dati morti sul lavoro dell'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro e Ambiente di Vega Engineering.

LA VOCE DEI TRASPORTI: “BRANDIZZO, UNA STRAGE INACCETTABILE”



condizioni ritorneremo su questo argomento per sollecitare risposte puntuali.

#### Pnrr fra ritardi e definanziamenti

La scelta, ipotizzata dal Governo verso la fine di luglio 2023 di definanziare nove misure previste dal Pnrr, ha suscitato notevole scalpore. Alla base di tale ipotesi vi è la mancanza di coerenza dei progetti con i vincoli e i criteri richiesti dall'Ue nonché le difficoltà a completarli entro il 2026. C'è anche da dire che il Governo ha assicurato che tutti i progetti defINANZIATI troveranno comunque copertura economica attraverso il reperimento di altre risorse.

Una delle nove misure riguarda il defINANZIAMENTO di un miliardo di euro dei programmi afferenti l'uso dell'idrogeno nei trasporti ed in quei campi con emissioni definite "hard to abate" (difficili da abbattere), questo nonostante l'idrogeno sia considerato una delle fonti energetiche più importanti per il futuro del pianeta. Una scelta discutibile perché in altri Paesi è invece in atto una vera e propria competizione per una produzione stabile e sostenibile di questo carburante con l'intenzione dichiarata di raggiungere in Europa la produzione di 10 milioni di tonnellate di idrogeno entro il 2030 utilizzando specifici impianti alimentati esclusivamente da energia rinnovabile.

Così facendo l'Italia non trova una soluzione compiuta ad importanti problemi sia di natura tecnica che burocratica, quali la costruzione delle catene di approvvigionamento integrate. Possiamo permettercelo? È una domanda retorica con una risposta secca: no.

Infatti è proprio per dare una risposta collegiale a questa sfida infrastrutturale che Francia, Germania e Spagna hanno stipulato un accordo per costruire insieme un gigantesco gasdotto, sia sottomarino che terrestre, per trasportare l'idrogeno. Lo hanno chiamato H2MED ed è un peccato che l'Italia non sia coinvolta. Per onestà intellettuale dobbiamo dire che ad oggi, tra i problemi della produzione dell'idrogeno, c'è anche quello delle cosiddette "materie prime critiche", che vengono utilizzate negli elettrolizzatori e i materiali quali platino ed iridio necessari per le celle a combustibile e che provengono da pochi Paesi fornitori, non tutti compiutamente democratici, che potrebbero fare cartello o, peggio, fare un uso politico delle forniture.

Più nel merito, è presumibile che il trasporto privato a idrogeno avrà numeri residuali, la prevalenza sarà rappresentata dalla mobilità elettrica, grazie a tempi di ricarica sempre più brevi, batterie più leggere e con maggiore autonomia e auto sempre meno costose.

Ben diverso sarà il discorso relativo agli ambiti di cui la Fit-Cisl si occupa, ovvero il trasporto commerciale, il trasporto aereo e quello marittimo che, in effetti, è, ad oggi, più evoluto nell'uso dell'idrogeno. Nei prossimi anni i porti spagnoli e francesi passeranno all'uso dell'idrogeno per movimentare le merci grazie proprio all'accordo per il gasdotto H2MED sottoscritto insieme alla Germania.

Per quanto invece attiene al trasporto ferroviario assistiamo a qualche problema nello start up di esercizio in Germania, a causa, secondo il giornale tedesco Welt, di "una transizione energetica improvvisa, in questo caso la sostituzione di una tecnologia collaudata (il diesel) con una immatura". Ricordiamo che la compagnia di trasporti ferroviari Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), ha ordinato ben 27 treni a idrogeno alla casa costruttrice Alstom per un valore di commessa di 500 milioni di euro e un portavoce della locale associazione dei trasporti ha detto a Welt che "La consegna tardiva dei veicoli a idrogeno di Alstom o l'attuale cancellazione delle corse a causa della carenza di personale non influiscono sull'idoneità o sull'affidabilità di base della tecnologia a idrogeno e sulle sue prestazioni". Noi condividiamo questa visione e siamo lieti che il sistema ferroviario italiano vedrà l'utilizzo diffuso di convogli alimentati ad idrogeno al posto di quelli a gasolio.

Tornando alla recente "rimodulazione" del PNRR, sempre restando all'interno del nostro ambito trasporti, rileviamo anche altri defINANZIAMENTI. Escono infatti dalla scadenza del 2026 i lavori di ammodernamento della tratta ferroviaria Roma-Pescara, due lotti della Palermo-Catania insieme ad una quota degli investimenti previsti per l'ERTMS (European rail traffic management system) che, come noto, è il più avanzato sistema di controllo e gestione del traffico ferroviario.

A questo punto, attese le promesse del Governo, è urgente che vengano co-

Articolo pubblicato sul Mensile La Voce dei Trasporti del 08/2023 con i dati morti sul lavoro dell'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro e Ambiente di Vega Engineering.

## LA VOCE DEI TRASPORTI: "BRANDIZZO, UNA STRAGE INACCETTABILE"

municati tempi e modalità di rifinanziamento delle succitate opere che, lo ribadiamo, sono irrinunciabili e vanno attuate presto e bene, per attenuare quel gap di cui da troppo tempo una parte non residuale della nostra Nazione continua a soffrire. Se non si cresce tutti insieme, il sistema poi si sfilaccia ed implode con buona pace di chi vende fumo centrifugo.

### Rinnovo Ccnl Autostrade e Trafori

Dopo una trattativa lunga e articolata, nella notte del 17 luglio 2023, la Fit-Cisl, insieme agli altri sindacati di settore e le associazioni datoriali Federreti e Acap, hanno sottoscritto l'accordo di rinnovo del contratto nazionale Autostrade e Trafori, scaduto il 30 giugno 2022. Grazie alle buone relazioni sindacali esistenti, si è realizzato l'auspicio che abbiamo fatto ai tavoli della trattativa e cioè giungere a un rinnovo che favorisce condizioni economiche e di impiego migliori per lavoratrici e lavoratori, professionalità qualificate che fanno parte di un comparto fondamentale per la mobilità. L'intesa, infatti, oltre a riconoscere elementi migliorativi sia nella parte economica che normativa, permette ai 13 mila occupati del settore, un recupero del potere di acquisto delle retribuzioni all'interno della congiuntura economica attuale non propriamente favorevole. C'è da dire inoltre che il settore autostrade, come diversi altri settori della mobilità, è in profonda trasformazione per effetto dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione. Questo impone alle organizzazioni sindacali di agire nella direzione di intercettare e governare queste nuove dinamiche poiché è inevitabile che ogni rinnovo di contratto porti con sé dei cambiamenti, ponendosi come parte attiva all'interno di un processo che ha sempre e solo un unico fine: la tutela degli interessi legittimi di lavoratrici e lavoratori. Il prossimo passo, infatti, è lavorare per la definizione di un contratto di filiera che allarghi il perimetro dell'attuale contratto collettivo e includa anche le realtà collaterali.

### Piattaforme Mobilità ferroviaria, Tpl e Industria armatoriale

Ci sono degli appuntamenti importanti per la nostra Federazione legati ai rinnovi dei contratti collettivi nazionali in scadenza su cui il confronto con le associazioni datoriali è già partito e che ci auguriamo conduca in tempi rapidi nella direzione auspicata. C'è un elemento di natura portante che è quello salariale oltre agli altri importanti fattori a partire dalle norme di impiego.

Il Contratto della Mobilità Attività Ferroviarie dovrà diventare l'unico riferimento normativo e retributivo per le Imprese del settore affinché vengano rispettati i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori del settore ferroviario e si possa veramente parlare di equa concorrenza sul mercato ferroviario.

Il Tpl è l'anello debole della catena pur essendo un comparto fondamentale della mobilità e un servizio di pubblica utilità essenziale per cittadini. In molti però non lo utilizzano viste le fragilità e le carenze che in esso si riscontrano. Nel Tpl, infatti, ci sono due aspetti da considerare: carenza di personale e eccessiva frammentazione del settore che conta più di 900 imprese operanti.

Ad accomunare i due settori c'è anche l'annoso problema delle aggressioni.

Le lavoratrici e i lavoratori che operano negli ambiti aziendali dove si applicano i due Ccnl in parola (Mobilità Attività Ferroviarie e Mobilità Tpl) non vogliono più subire aggressioni e pertanto, l'applicazione del "Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili mobilità attività ferroviarie" sottoscritto il 1° aprile 2022 dalla Fit-Cisl e le altre organizzazioni sindacali dei trasporti con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) e il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, con Anci-Associazione Nazio-

nale Comuni Italiani, Agens - Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi, non può più essere rinviata.

Il rinnovo del Ccnl per il settore privato dell'industria armatoriale si inserisce in uno scenario complessivo in costante evoluzione e costituisce il principale strumento di regolazione del settore. Il traffico merci e passeggeri ha già raggiunto i livelli pre-pandemia, il mercato continua ad essere in forte espansione e ripropone questa realtà come una imprescindibile risorsa da sostenere in generale ma in particolare, per il nostro Paese che consta una spiccata vocazione marittima. Dunque si propone come esigenza improcrastinabile quella di dare risposte e sostegno concreto al settore per lo sviluppo dell'economia del mare. Vanno sostenute e incentivate tutte le iniziative volte alla formazione e qualificazione del personale. È necessario inoltre determinare le condizioni per una più ampia stabilizzazione dei rapporti di lavoro e un sostegno concreto al welfare del settore marittimo. Chiaramente in questo contesto, l'obiettivo di assicurare regole certe per garantire sicurezza, sostenibilità, efficienza del trasporto marittimo, può essere raggiunto soprattutto con la sottoscrizione ed il mantenimento del contratto unico di settore. Un Ccnl che dovrà prevedere stabili livelli di occupazione, salariali e normativi.

### La partecipazione al Lavoro, per una governance d'impresa partecipata dai lavoratori

Continua la raccolta di firme per sostenere la proposta di legge di iniziativa popolare promossa dalla Cisl tesa a prevedere meccanismi sempre più presenti e incisivi di partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori alla vita e alla gestione delle imprese.

Sono maturi i tempi per attuare le previsioni dell'articolo 46 della nostra Carta costituzionale e pertanto invitiamo tutti i nostri lettori a sottoscrivere la proposta di legge di iniziativa popolare "La partecipazione al lavoro".