

1 Settembre 2023

La strage non preoccupa la Commissione di Garanzia sugli scioperi di Unione Sindacale Di Base

Pubblichiamo di seguito l'invito che la Commissione di Garanzia sulla legge 146 (quella che limita il diritto di sciopero nei servizi essenziali) ha rivolto all'USB a ridurre a 4 ore lo sciopero nazionale delle ferrovie e a limitarlo al solo settore delle manutenzioni della RFI.

E, a seguire, la nostra risposta che conferma lo sciopero di 24 in tutto il settore delle ferrovie.

La gravità di quanto accaduto a Brandizzo ed il ripetersi di questi eventi drammatici necessitano di una risposta forte.

C'è un concorso di colpa di quanti hanno promosso le privatizzazioni e la diffusione degli appalti, provocando una riduzione clamorosa delle tutele ed una precarizzazione del lavoro che non può che produrre anche un indebolimento del sistema di sicurezza sul lavoro.

Anche in altri settori del lavoro le nostre strutture si stanno mobilitando, proclamando agitazioni e astensioni dal lavoro tra oggi e domani. C'è bisogno di ampliare le proteste, non certo di ridurle.



*Commissione di garanzia
dell'attuazione della legge sulle sciopere
nei servizi pubblici essenziali*

USB – Lavoro privato
lavoroprivato@usb.it

Aziende del trasporto ferroviario

e, p.c. **Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

TRASMISSIONE URGENTE VIA PEC/MAIL/FAX

Pos. 1062/23
Settore: TF

Oggetto: Sciopero riguardante tutto il personale delle aziende del settore trasporto ferroviario, proclamato ai sensi dell'art. 2, comma 7, per il 31 agosto - 1° settembre 2023 (dalle h. 15.36 del 31 agosto alle h. 15.35 del 1° settembre), a seguito dell'incidente ferroviario accaduto nella notte del 30 agosto 2023 sulla tratta Brandizzo-Chivasso.

Con riferimento allo sciopero in oggetto, pur ritenendo sussistenti i presupposti di gravità dell'evento lesivo che esonera dall'obbligo del termine di preavviso ed esprimendo la piena solidarietà alle famiglie delle vittime e agli operatori del settore, la Commissione, al fine di non acuire ulteriormente le pesanti ripercussioni sulla circolazione ferroviaria, rivolge un appello al senso di responsabilità di codesta Organizzazione sindacale, invitandola a riconsiderare la durata dello sciopero riconducendolo all'arco temporale individuato dalle segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Orsa ferrovie, Fast ferrovie, Ugl ferrovie (1° settembre 2023 4 ore a fine turno, e limitandone l'astensione al solo personale della Società RFI.

LA PRESIDENTE
Prof.ssa Paola Bellocchi

La risposta dell'Usb:

Risposta_CGSSE__sciopero_nazionale_Ferrovie_incidente_Stazione_
Brandizzo_24_ore_31.08.23__1_

Questo lavoro uccide, non lo possiamo più accettare

infoaut.org/sfruttamento/questo-lavoro-uccide-non-lo-possiamo-piu-accettare



giovedì 31 agosto 2023

Questa notte cinque operai sono stati travolti da un treno mentre si apprestavano a sostituire un tratto di rotaie presso Brandizzo sulla linea Torino-Milano. Altri due operai sarebbero rimasti feriti non a causa dell'impatto.

Gli operai lavoravano per una ditta esterna di Borgo Vercelli, la Sigifer Srl che opera nell'armamento ferroviario dal 1993 e annovera tra i suoi clienti il gruppo RFI-Trenitalia, il gruppo CLF e altri clienti privati. Ha lavorato anche per il Consorzio gruppo Contuy formato da Astaldi Spa, Ghella e Impregilo. La Sigifer srl in particolare si è occupata della costruzione del Passante Ferroviario di Torino con C.L.F. e Salcef S.p.a, della costruzione ferroviaria della stazione di Torino Stura e dei lavori di manutenzione nel comparto di Torino.

Il macchinista che guidava il treno, un convoglio tecnico, che stava trasportando dei vagoni da Alessandria verso Torino sulla linea convenzionale Torino-Milano, era all'oscuro della presenza degli operai sulla tratta. Le vittime sono **Michael Zanera**, 34 anni; **Giuseppe Sorvillo**, 43 anni; **Saverio Giuseppe Lombardo**, 52 anni; **Giuseppe Aversa**, 49 anni; **Kevin Laganà**, 22 anni.

Molte sono adesso le domande sulle cause della strage e diverse le ipotesi che vengono fatte in queste ore: da un errore nella comunicazione tra la ditta esterna ed RFI ad un errore nei tempi che non ha fatto scattare il semaforo rosso o una errata segnalazione a proposito del binario da usare. Ciò che è sicuro è che la strage di questa notte si inserisce nella lunga scia di incidenti ferroviari gravi degli ultimi dieci anni che hanno provocato complessivamente 35 vittime e centinaia di feriti. Nel 2016 due treni della

società Ferrotramviaria si sono scontrati frontalmente lungo la ferrovia Bari-Barletta tra le stazioni di Andria e Corato, tratta a binario unico. Nel 2018 è avvenuto a Pioltello Limito il deragliamento ferroviario del treno regionale 10452. Sempre nello stesso anno a Caluso il treno regionale 10027, in servizio tra Torino ed Ivrea, si scontra alle 23:20 con un TIR fermo sui binari di un passaggio a livello sulla linea Chivasso-Aosta, nonostante il macchinista abbia azionato il freno di emergenza. Lo scontro fa deragliare il locomotore e due vagoni. Perdono la vita il macchinista del convoglio e l'autista del mezzo di scorta tecnica al TIR. Infine nel 2020 il treno Frecciarossa Milano-Salerno numero 9595 deraglia alle ore 5:35 nei pressi dell'ingresso del posto di movimento di Livraga a causa di uno scambio posizionato in modo errato. Perdono la vita i due macchinisti. Nello stesso periodo hanno avuto luogo anche una serie di incidenti minori che non hanno provocato vittime.

La sicurezza ferroviaria nel nostro paese continua ad essere un tema che riemerge solo quando una nuova tragedia scuote l'opinione pubblica, ma il vulnus comune di molti di questi eventi sono gli scarsi investimenti nella sicurezza delle linee convenzionali oltre alla commistione tra pubblico e privato nella gestione del patrimonio ferroviario esistente, che genera appalti al ribasso, scarso controllo sulla qualità delle condizioni di lavoro e del lavoro stesso e uno spacchettamento delle responsabilità in capo ai soggetti che intervengono.

Più in generale quanto successo a Brandizzo è l'ennesimo episodio di quella che ormai è una strage quotidiana: le denunce di infortunio sul lavoro con esito mortale nei primi sei mesi di quest'anno sono state 450 secondo i dati dell'Istat. Nel 2022 i morti sul lavoro sono stati 1090, circa tre al giorno, mentre nel 2021 sono stati 1221, cifra che comprende i decessi da Covid (che comunque vanno annoverati tra i problemi di sicurezza sui posti di lavoro). Invece secondo l'osservatorio indipendente Caduti sul Lavoro che conteggia anche le morti dei lavoratori in nero, o più in generale dei non assicurati INAIL, vi sarebbe un aumento dei morti al 28 agosto del 18% rispetto all'anno scorso e del 40% rispetto al 2008.

Per comprendere la portata del fenomeno in Italia nel 2023 gli omicidi sono stati 184 più o meno nello stesso periodo, i morti sulle strade nel 2022 sono stati 3.159. In un paese in cui è continua e martellante la propaganda sulla "sicurezza", quella dei lavoratori e delle lavoratrici non conta nulla.

Tra precarietà, ritmi di lavoro usuranti, condizioni di sicurezza scarse dettate dalla volontà di risparmiare da parte delle aziende sui costi questa strage è destinata ad aumentare ammenoché finalmente non si smetta di subire e si torni in massa a rivendicare che le vite dei lavoratori e delle lavoratrici contano e non sono solo una statistica su cui versare qualche lacrima di coccodrillo.

Ti è piaciuto questo articolo? Infoaut è un network indipendente che si basa sul lavoro volontario e militante di molte persone. Puoi darci una mano diffondendo i nostri articoli, approfondimenti e reportage ad un pubblico il più vasto possibile e

supportarci iscrivendoti al nostro canale [telegram](#), o seguendo le nostre pagine social di [facebook](#), [instagram](#) e [youtube](#).