



## COMUNICATO STAMPA

### INCIDENTE SU UN CANTIERE FERROVIARIO A REGGIO EMILIA. SI SONO FATTI SOLO MALE. CHE SI FA, PASSIAMO OLTRE?

Ieri 18 dicembre 2024 ennesimo incidente su un cantiere nella DOIT di Bologna (per DOIT si intende il perimetro territoriale attribuito, per gestione e responsabilità, alla città di riferimento. Di solito coincide con la regione, ma in alcuni casi i confini possono essere anche più ampi).

Capiremo di preciso cosa è accaduto, ma è evidente che la responsabilità di quanto è successo è da ricercarsi nelle condizioni in cui i lavoratori, siano essi dipendenti di ditte appaltatrici o ferrovieri, sono costretti ad operare.

Oramai da quando è partito il processo riorganizzativo ogni limite è stato superato; l'impunità garantita ad RFI sta producendo quello che da un anno denunciavamo e ci chiediamo come mai sia così difficile, per l'informazione, gli organi di controllo e chi dovrebbe essere preposto a garantire un sistema ferroviario sicuro per lavoratori e utenti, fare quanto serve perché ciò abbia la dovuta attenzione.

In questo caso le condizioni climatiche hanno sicuramente avuto un ruolo determinante; eseguire manovre con una fittissima nebbia che impedisce la visibilità getta le basi perché incidenti come questi avvengano. Iconico l'incidente avvenuto a S. Giorgio di Piano dove, in quel caso, un lavoratore è morto durante un'attività effettuata sotto un diluvio.

Questo tipo di lavori non può essere fatto con condizioni ambientali avverse perché il rischio aumenta a dismisura.

Tutti lo sanno e chi lo permette lo fa con leggerezza perché nella **“repubblica delle banane”** non si paga mai un prezzo; la colpa è sempre di chi si fa male e se muore è anche più facile sostenerlo: della responsabilità oggettiva di chi ti mette in quelle condizioni a lavorare nessuno ne parla, e conseguentemente anche la ricerca del contesto in cui si generano i possibili errori è, quando va bene, superficiale, altrimenti viene addirittura anche ignorato del tutto.

La strafottenza che la dirigenza dimostra è palese a chi vuole vederla. Sempre nella stessa DOIT, siamo al punto che non solo l'azienda obbliga lavoratori a lavorare anche due turni consecutivi per un totale di circa 16 ore, ma rifiuta pure il cambio turno quando un lavoratore alla 12esima ora di fila senza nemmeno una pausa pasto (usanza oramai abolita per i manutentori) prova a chiederlo essendo esausto. Inoltre se quel lavoratore, al rientro dal doppio turno, va a sbattere su un guard rail, non provoca nemmeno la condizione per cui il direttore della DOIT debba almeno chiarire come mai ciò sia accaduto e quali provvedimenti abbia intenzione di prendere perché una cosa simile non debba più ripetersi.

Siamo al paradosso che, sollecitato dall'RLS a confrontarsi sugli avvenimenti qui descritti, il dirigente può permettersi di ignorare il confronto e sottrarsi alle proprie responsabilità. Ci chiediamo, e lo chiediamo anche ai media, agli organi di controllo e al ministro dei trasporti, quanto ancora dovrà essere devastato il sistema manutentivo della rete ferroviaria, quanti incidenti ancora dovremo sopportare e quanti morti volete che vi offriamo per soddisfare gli interessi di chi dirige questa **“baracca”**.

Chiediamo inoltre al Ministro dei Trasporti Salvini cosa aspetti a precettare RFI; con questa riorganizzazione sta negando il diritto alla mobilità a tutto il paese dato che, aldilà di favole, PNRR, chiodi vari, etc., i ritardi dei treni sono da attribuire in gran parte, dal 3 giugno 2024, alla riorganizzazione che l'azienda ci ha imposto.

Ed è sempre da attribuire ad RFI questa ulteriore spregiudicatezza nell'imporre condizioni di lavoro che producono gli incidenti come sopra descritti.

Non ci interessa concorrere alla ricerca della dinamica di questo incidente sul lavoro, perché a monte sappiamo che le responsabilità sono altrove e ci teniamo a ribadire che chi può fare qualcosa, qualsiasi cosa, ma giri la testa dall'altra parte, condivide la responsabilità di quanto accade, tragedie incluse.

Bologna 18 dicembre 2024