

**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

dal 04 agosto 2023 al 04 settembre 2023

Rassegna Stampa

03-09-2023

03/09/2023

CRONACA	REPUBBLICA	9	Un morto ogni 4 mesi la catena di sciagure nei cantieri ferroviari "Golpa della fretta" <i>Alessandro Benedetto</i>	2
---------	------------	---	--	---

02/09/2023

POLITICA NAZIONALE	FATTO QUOTIDIANO	9	Quei cinque operai li ha uccisi il neo-capitalismo criminale <i>Angelo D'orsi</i>	5
POLITICA NAZIONALE	REPUBBLICA	29	La morte del lavoro = La morte del lavoro <i>Ezio Mauro</i>	6

01/09/2023

CRONACA	FOGLIO	4	Le due tragedie di brandizzo = Brandizzo è un test per la giustizia: stato di diritto o cultura dello scalpo? <i>Claudio Cerasa</i>	8
POLITICA NAZIONALE	AVVENIRE	2	Il Papa: «Gli incidenti sul lavoro un'ingiustizia». Il cordoglio della Cei <i>Redazione</i>	10
POLITICA NAZIONALE	MESSAGGERO	5	Mattarella: «Un oltraggio morire così» = Mattarella: «Oltraggio alla convivenza le morti sul lavoro» <i>Mauro Evangelisti</i>	11
POLITICA NAZIONALE	CORRIERE DELLA SERA	34	La sicurezza ferma all'800 = Subito un salto tecnologico contro le morti sul lavoro <i>Enrico Marro</i>	13

La sicurezza che non c'è

Un morto ogni 4 mesi la catena di sciagure nei cantieri ferroviari “Colpa della fretta”

Un incidente su 5
per le regole infrante
o cattiva manutenzione
Mortellaro: “A
Brandizzo quanto
tempo è stato dato agli
operai per intervenire?”

di **Giuseppe Colombo**
Giuliano Foschini

ROMA – Chissà se Michael Zanera, la vittima più giovane della strage di Brandizzo, aveva mai letto della storia di Aniello, ucciso su un binario, mentre lavorava, a giugno del 2022. O se Giuseppe Lombardo aveva sentito mai parlare di Pasquale Barra: aveva più o meno la sua età, 55 anni, quando nel 2021 è stato ucciso da un mezzo mentre lavorava alla stazione di Jesi. Perché la strage di Brandizzo ha, com'era inevitabile, sconvolto l'Italia.

Ma quello che è successo in Piemonte era già accaduto. E, se nulla cambia, succederà ancora. Lo dimostrano i numeri che mettono insieme gli incidenti ferroviari, ai danni dei lavoratori, avvenuti dal marzo del 2018 a oggi. «Un infortunio grave ogni 57 giorni, un morto ogni 115», dicono dalla Fillea-Cgil, il sindacato degli edili, dove da tempo denunciano la giungla dei subappalti e le condizioni, spesso impraticabili, alle quali sono costretti gli operai delle aziende.

Stretti nei tempi e anche nei numeri. «Una domanda interessante da farsi a proposito della strage di

Brandizzo – ragiona Alfredo Mortellaro, ex direttore dell'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture (già anche capo della commissione d'inchiesta sul crollo del ponte Morandi) – è da quanto tempo era arrivato l'allarme sui binari sui quali stava lavorando la squadra di operai a Brandizzo, e quanto tempo è stato dato loro per intervenire».

Perché negli incidenti spesso il punto è tutto lì: si fa in fretta, si fa male. A luglio, per esempio, due operai addetti alla manutenzione e dipendenti di Rfi sono stati condannati a tre anni nel processo in abbreviato per il deragliamento del Frecciarossa 9595 Milano-Salerno, avvenuto il 6 febbraio 2020 nel Lodigiano, nel quale morirono due persone (i macchinisti) e rimasero feriti in 31. Il tribunale, in primo grado, ha stabilito che era stato un pezzo che serviva allo scambio dei binari difettato: i fili erano invertiti. Un errore macroscopico e banale, che nessuno ha controllato e che ha causato l'incidente. Così come errori sono stati quelli che hanno ucci-

so un operaio di 26 anni, schiacciato da un mezzo di lavoro, mentre si trovava sui binari a Fabro Ficule.

E un errore ha causato l'investimento di un altro addetto ai lavori di una ditta di appalto, a novembre del 2018, travolto da un treno merci mentre lavorava su un binario parallelo. Il 12 dicembre del 2018 è morto invece Michele D'Avolio, pugliese, trasferito in Emilia per lavoro: stava lavorando sul terzo binario della linea Piacenza-Bologna quando è stato investito da un treno merci. «Continua senza tregua la sciagura che coinvolge il personale delle ditte appaltatrici nelle attività ferroviarie. Troppe vite spezza-



Peso:71%

te nel nome del profitto, troppe le segnalazioni riguardanti i ritmi di lavoro eccessivi, in assenza delle più elementari norme di sicurezza», avevano gridato, con parole perfettamente sovrapponibili a quelle di oggi, i sindacati quando – era il 10 luglio del 2019 – Mario Cavaliere, operaio di 57 anni, era morto folgorato mentre lavorava per una ditta esterna all'elettrificazione della linea ferroviaria all'altezza di Brindisi.

Ma, davvero, tutto questo è inevitabile? Davvero bisogna fermarsi agli errori degli operai? È quello che per esempio i manager di Rfi hanno detto in aula al processo sul deragliamento a Pioltello del regionale sulla Milano-Venezia, avvenuto il 25 gennaio del 2018. Il convoglio, che arrivava da Cremona ed era diretto a Milano, uscì fuori dai binari a causa di un problema sulla linea causando tre morti e 46 feriti. «Hanno sbagliato gli operai: avevamo inviato alcune mail per segnalare il pericolo rottura dei binari già mesi prima ma hanno dimenticato di inserirle nel sistema. Se le sono

perse», hanno detto alcuni dei manager di Rfi imputati nel processo per disastro colposo e omicidio colposo plurimo.

«Ma la frequenza degli incidenti dimostra invece come sia il sistema a non funzionare», attacca Mortellaro, nel ricordare come da tempo il ministero avesse indicato a Rfi una serie di criticità senza però ottenere risposte. «Servono sistemi di verifiche più accurati, con doppi controlli. E soprattutto, come ha scritto *Repubblica*, è incredibile che nel 2023 la magistratura vada a caccia di fonogrammi o si parli ancora di blocchi telefonici: Amazon è in grado di tracciare miliardi di pacchetti nel mondo, e noi non siamo in grado di utilizzare un sistema che blocchi i treni se ci sono operai sui binari. È incredibile».

Anche perché i numeri sugli incidenti ferroviari parlano chiaro: è ve-

ro che l'Italia è una delle nazioni al mondo con le migliori performance ma è altrettanto vero che, secondo le ultime statistiche dell'Anfsa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, se il 63% degli incidenti è causata «dalla presenza indebita di pedoni sulla ferrovia», gli altri incidenti si verificano per due questioni su tutte, non rispetto delle procedure – «che dimostra la necessità di prevenire distrazioni o automatismi» dice la stessa agenzia – e gli incidenti «legati a contesti manutentivi». Più di un incidente su dieci (11,1%) avviene infatti a causa delle procedure sbagliate e l'8,9% per la cattiva manutenzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 71%

LE VITTIME DURANTE LA MANUTENZIONE NEGLI ULTIMI CINQUE ANNI

UN INFORTUNIO GRAVE OGNI 57 GIORNI
UN MORTO OGNI 115 GIORNI



29 MARZO 2018

1 BOLOGNA
Operaio di **56 anni** morto per folgorazione da cavi ad alta tensione

8 MAGGIO 2018

2 FABRO FICULLE
Operaio di **26 anni** morto per investimento ferroviario

23 NOVEMBRE 2018

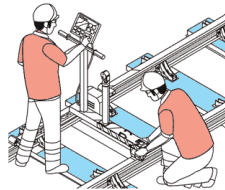
3 LINEA FERROVIARIA MILANO-VENEZIA
Operaio di **35 anni** morto per investimento ferroviario

12 DICEMBRE 2018

4 FIORENZUOLA D'ARDA
Operaio di **59 anni** morto per investimento ferroviario

10 LUGLIO 2019

5 BRINDISI
Operaio di **57 anni** morto per folgorazione



26 NOVEMBRE 2020

6 CONDOFURI
Operaio **muore** travolto da mezzo d'opera

7 GENNAIO 2021

7 JESI
Operaio di **55 anni** morto per investimento da parte di un mezzo meccanico

21 GIUGNO 2022

8 CITTÀ DELLA PIEVE
Operaio di **58 anni** morto travolto da treno in transito

11 OTTOBRE 2022

9 VENTIMIGLIA
Operaio **morto** per scoppio del mezzo d'opera

30 AGOSTO 2023

10 BRANDIZZO
5 operai morti e 2 feriti travolti da treno in transito

Due operai travolti e uccisi mentre lavorano sui binari

La medesima autotrice aveva poche ore prima dilaniato un vecchio sullo stesso luogo alcuni anni fa altri 4 operai avevano trovato la morte



Le vittime: Evasio Innocenti (a sinistra) e Luigi Beretta (a destra). Il caposquadra Erosio Torazza di 60 anni, padre di Borgovesenelli, ancora cercò in un disperato tentativo di evitare la disastrosa collisione, adducendo, verso, l'...

per la collisione. Il Beretta e l'Innocenti erano in coppia e dovevano cambiare due travetti in corrispondenza di una stradicciola che conduce alla cascina Bologna, esattamente al chilometro 20,8 da Torino. Erano ebbri sulla perforatrice e si trovarono quasi in coda d'una quarantina di operai dislocati lungo la strada ferrata per un tratto di oltre 500 metri, quando sopraggiunse alla velocità di 110-120 chilometri il convoglio AT 622 composto da due autotrici Aganesele.

Come misura di sicurezza, quando si compiono lavori del genere, viene collocato di guardia un trombettaio, il quale, all'arrivo di ogni treno, dà l'allarme perché la linea venga sgomberata. Ma questo scudo, emesso da una comune cornetta, da ferroviere giunge debole e poco a chi - come ieri il Beretta e l'Innocenti - si trova ad una certa distanza.

Quanti si trovavano più vicini al Beretta e all'Innocenti, e cioè ad una ventina di metri da essi, si resero conto che i due non avevano udito il segnale quando era ormai troppo tardi. Il caposquadra Erosio Torazza di 60 anni, padre di Borgovesenelli, ancora cercò in un disperato tentativo di evitare la disastrosa collisione, adducendo, verso, l'...



QUEI CINQUE OPERAI LI HA UCCISI IL NEO-CAPITALISMO CRIMINALE

ANGELO D'ORSI

loro non sono volti noti della tv, o vincitori di quiz, personaggi del cinema, *influencer* e neppure *navigator*, non sono mattatori della Rete, che primeggiano nella raccolta dei *like*: sono soltanto operai. Operai uccisi nella notte, mentre erano intenti a un lavoro di manutenzione sulla linea ferroviaria Torino-Milano, a pochi chilometri dal capoluogo piemontese, a Brandizzo, toponimo che diverrà tristemente famoso, d'ora in avanti, soltanto per questo "incidente". Ecco i loro nomi, che vorrei fossero incisi a lettere di fuoco nel nostro cuore: Kevin Laganà (22 anni), Michael Zanera (34), Giuseppe Sorvillo (43), Giuseppe Aversa (49), Giuseppe Lombardo, il più "vecchio", di anni 53. Il mio timore è adesso la colpa sarà addossata tutta ai macchinisti del treno che ha investito i cinque, straziando i loro corpi. Certo leggeremo parole di cordoglio, e ne abbiamo già sentite, a partire da quelle di Mattarella, recatosi lodevolmente sul posto, approfittando della sua presenza in Piemonte. Qualche sciopero di protesta è stato proclamato. Tutti promettono o minacciano: "Mai più morti sul lavoro". Ma la tendenza è un aumento costante, irrefrenabile degli "incidenti".

Brecht scriveva: "Il capitalismo è stupido". Oggi possiamo precisare: "Il turbocapitalismo è criminale". Questo "incidente", questa piccola strage notturna di fine agosto è soltanto una nuova tessera in un mosaico dell'orrore. Un orrore che certo accompagna il capitalismo industriale sin dal suo sorgere (basti ricordare quello che scriveva Engels sulle fabbriche tessili in Inghilterra a metà 800), ma che ha avuto una

formidabile, tremenda accelerazione con il neoliberismo, teorizzato dai "Chicago Boys", Milton Friedman & C., nel Secondo dopoguerra e che ebbe poi in Reagan e in Margaret Thatcher i suoi interpreti. Davanti alla crisi che colpiva il sistema negli anni 70, Reagan nel suo discorso di insediamento alla Casa Bianca (1980) usò queste parole: "Lo Stato non è la soluzione. Lo Stato è il problema".

Era l'invito a smantellare tutto ciò che era pubblico, e esaltare tutto ciò che era privato, e quindi una sollecitazione a privatizzare: un invito che era piuttosto un "ukaze", che non poteva essere messa in discussione dagli "alleati", ossia i servi volenterosi dell'Impero. Si iniziò così, di là e di qua dell'Atlantico a smantellare gli importanti risultati raggiunti nei "trenta gloriosi", i tre decenni successivi alla fine del Secondo conflitto mondiale, che avevano visto la costruzione dello Stato sociale e una applicazione delle politiche keynesiane, ossia di intervento pubblico, a favore dei più deboli e di uno sviluppo non troppo iniquo dell'economia. La nazionalizzazione delle ferrovie, che risale ai tempi di Giolitti,

come negli anni 60 quella dell'energia elettrica e della telefonia furono i punti salienti di uno Stato che non rinuncia a essere tale, regolatore, gestore, e all'occorrenza, imprenditore. La "Scuola di Chicago" e i suoi supini imitatori italiani andarono nella direzione opposta con il favore di una sinistra che aveva iniziato a smettere di "fare" la sinistra diventando un insieme di figu-

re scialbe quanto arroganti, rappresentanti di partiti politici che, su mandato di gruppi imprenditoriali e finanziari, spingevano sull'acceleratore della privatizzazione, dell'aziendalizzazione, e ahinoi, della regionalizzazione. L'efferata logica di appalti e subappalti, in una catena che ricorda quella del feudalesimo, fu uno degli strumenti, e le morti sul lavoro, cioè gli omicidi di lavoratori e lavoratrici, ne furono la tragica quanto logica conseguenza. Ridurre il personale e i controlli, per diminuire le spese e aumentare i profitti degli investitori, velocizzare le procedure, assumere per brevi periodi e con meno garanzie possibili uomini e donne, il tutto in nome del "Sacro Mercato". Decisamente più sacro di quanto venga considerata la vita di persone i cui nomi non saranno ricordati nel *gotha* del progresso, ma almeno impariamoli noi, a memoria, e facciamone i "testimonial" di una fase nuova di impegno contro questa strage continua.

**STRAGE
PIÙ PROFITTI,
MENO DIRITTI
E SICUREZZA:
IL MERCATO
MIETE MORTI
SUL LAVORO**



Peso: 25%

L'editoriale

La morte del lavoro

di **Ezio Mauro**

Si lavora per vivere, come si dice da sempre, ma in realtà si continua a morire di lavoro. Ogni volta parliamo di fatalità, di errore umano, di imprevedibilità, e non ci accorgiamo che questa rassegnazione della ragione cancella le persone coinvolte nella tragedia e le trasforma in numeri iscrivendoli in un mondo a parte, la statistica infinita degli "incidenti" professionali, mentre esenta tutti noi dalla responsabilità fondamentale

dell'epoca: quella di domandarci cos'è diventato oggi il lavoro. Nell'età della smaterializzazione, scopriamo ogni volta che negli snodi della nostra vita e dei suoi comfort sopravvivono nella necessità gli operai, l'impiego notturno, le squadre d'emergenza. ● a pagina 29

L'editoriale

La morte del lavoro

di **Ezio Mauro**

Si lavora per vivere, come si dice da sempre, ma in realtà si continua a morire di lavoro. Ogni volta parliamo di fatalità, di errore umano, di imprevedibilità, e non ci accorgiamo che questa rassegnazione della ragione cancella le persone coinvolte nella tragedia e le trasforma in numeri iscrivendoli in un mondo a parte, la statistica infinita degli "incidenti" professionali, mentre esenta tutti noi dalla responsabilità fondamentale dell'epoca: quella di domandarci cos'è diventato oggi il lavoro.

Nell'età della smaterializzazione, dove tutto è ubiquo e contemporaneo, senza più unità di luogo e di tempo, scopriamo ogni volta che negli snodi della nostra vita e dei suoi comfort sopravvivono nella necessità gli operai, l'impiego notturno, le squadre d'emergenza, la tecnica, l'esperienza, le mani che trasformano le cose in prodotti finiti. Dall'altra parte c'è di volta in volta il ferro, il legno, la pietra, l'acciaio, l'elettricità, la chimica e l'energia: due catene che si intrecciano per dare forma al progresso e allo sviluppo, com'è sempre accaduto nella storia dell'umanità. Soltanto che proprio oggi è cambiato un fattore importante, decisivo, di questa catena: la gerarchia.



Peso: 1-5%, 29-30%

Agli occhi del cittadino il lavoro materiale si è svalutato, perdendo importanza e cedendo posizioni, senza più un riconoscimento pubblico e un ruolo sociale. La corsa metaforica del drone avviluppa tutta la post-modernità in cui viviamo: se si può fare la guerra a distanza col joystick sgravando la coscienza dal peso ancestrale del combattimento e riducendo persino le uccisioni a uno scatto tecnico da videogioco, che senso hanno l'impegno sul terreno, il contatto fisico, il coinvolgimento personale nelle produzioni più delicate e complesse? La figura dell'operaio diventa residuale, primitiva, anacronistica: e dopo essere stata l'apripista dei diritti sindacali, politici, di cittadinanza oggi è costretta a ripiegare in difesa, come se avesse esaurito la sua marcia di scoperta e di conquista. Rete e algoritmi hanno requisito, concentrato e standardizzato il suo sapere di fabbrica, quella sapienza manuale che trasformava il lavoro da obbligazione necessaria alla necessità in orgoglio, crescita, realizzazione di sé e competenza specifica, la conoscenza di chi al tornio dell'officina sapeva "fare i baffi alle mosche".

Ma nel momento in cui questa figura non è più avvertita come un soggetto sociale e politico di rilievo, ripiega con lei tutto il sistema di tutele e di garanzie che negli anni aveva costruito intorno a sé. La crisi infinita e senza nome nella sua globalità impone delle nuove necessità: precariato, appalti, ristrutturazione, esuberi, delocalizzazioni, prepensionamenti, esternalizzazioni. È la nuova moderna catena che circonda il lavoro manuale, all'insegna della fragilità. Saltata la

tradizionale gerarchia del lavoro, saltano inevitabilmente le procedure di sicurezza o almeno si comprimono, perché la crisi non è mai neutrale ma cambia la scala sociale degli interessi, delle priorità e degli equilibri, cominciando dal rapporto tra lavoro e salute. Anche attorno al lavoro si crea un nuovo senso comune, che introietta i comandamenti della crisi e le sue ricette conseguenti. All'alba degli Anni Duemila si chiarisce così infine il pieno significato del concetto di lavoro "subordinato".

Anche lo spirito politico del tempo va nella stessa direzione, ricentrando tutto il problema del lavoro sul produttore, sul commerciante, sul piccolo operatore, sul soggetto economico autonomo, come a voler separare l'impegno imprenditoriale dalla prestazione lavorativa. Tutto questo nella convinzione tipica della destra che quegli interessi scomposti lasciati liberi di affermarsi creeranno sviluppo e crescita, oltre a costruire un nuovo blocco sociale di riferimento, attorno a una riformulazione del concetto di lavoro: da liberazione dal bisogno a libertà privatizzata, svincolata dalle regole e dalle responsabilità generali. È l'ultimo passo: sciogliere il nodo del lavoro riconoscendo al capitale uno *status* privilegiato rispetto agli altri elementi del mercato, nell'interesse dei singoli soggetti che deve coincidere con l'interesse generale. Ma così si smarrisce l'identità della cultura sociale europea del Novecento, costruita nell'alleanza tra lavoro, capitale, welfare e democrazia. Fuori da questo quadrilatero, entriamo in terra incognita: ecco dove ci porta il treno di Brandizzo.

Si smarrisce l'identità della cultura sociale europea, costruita nell'alleanza tra impiego, capitale, welfare e democrazia



Peso: 1-5%, 29-30%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

LE DUE TRAGEDIE DI BRANDIZZO

Cinque operai morti in provincia di Torino. Ma accertare le colpe non basta più. Occorre puntare più in alto. Proporre nuovi reati e nuove commissioni di inchiesta. Perché la cultura dello scalpo è nemica dello stato di diritto

Nel disastro ferroviario di Brandizzo c'è una tragedia nella tragedia. La prima tragedia, quella più clamorosa ed eclatante, è quella che riguarda le famiglie dei cinque operai travolti e uccisi nella notte tra mercoledì e giovedì da un treno passeggeri, vuoto e fuori servizio, che viaggiava a velocità sostenuta da Alessandria in direzione di Torino. La seconda tragedia, meno eclatante ma non meno importante, è quella che riguarda la postura adottata da gran parte dell'opinione pubblica e da una buona parte della classe politica per provare a essere all'altezza, per così dire, della sete di giustizia maturata alla luce delle tristi notizie di Brandizzo. Per la prima tragedia, sulla quale la procura di Ivrea sta indagando per disastro ferrovia-

rio colposo e omicidio colposo plurimo, valgono le parole del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che ieri ha depresso sul luogo dell'incidente un mazzo di fiori: "Morire sul lavoro è un oltraggio ai valori della convivenza civile". Sulla seconda tragedia, invece, vale la pena spendere qualche parola ulteriore, per provare a ragionare su una patologia vera, concreta e funesta della nostra cultura giudiziaria: la logica dello scalpo. E la logica dello scalpo, di fronte a un incidente, di solito fun-

ziona così. Non ci si limita a chiedere alla procura di svolgere il suo lavoro con attenzione, serietà e celerità. Ma solitamente si fa qualcosa di più. In alcuni casi, si chiede di alzare le pene di un qualche reato per mostrare vicinanza alle famiglie delle vittime (cosa che ha fatto ieri il M5s).

In altri casi, si annuncia di voler introdurre un nuovo reato per mostrare sensibilità verso una qualche problematica emersa nel-

la tragedia (cosa che ha fatto ieri il Pd). In altri casi ancora, si propone di aprire una commissione di inchiesta per far luce "a pieno" sul caso (cosa che ha fatto ancora il Pd). In alcune circostanze, però, si arriva a fare qualcosa di più. Si chiede di avere risposte immediate, "entro stasera", ha detto ieri il senatore Maurizio Gasparri (FI), anche per smetterla con questo clima di "impunità verso chi è responsabile di eventi come questi". "A sedici anni di distanza siamo di fronte a una nuova Thyssen", ha detto ieri il segretario della Cgil Piemonte Giorgio Airaud, facendo riferimento al grave incidente sul lavoro avvenuto il 6 dicembre 2007 nello stabilimento ThyssenKrupp di Torino, nel quale otto operai furono coinvolti in un'esplosione che causò la morte di sette di loro.

(segue a pagina quattro)



Brandizzo è un test per la giustizia: stato di diritto o cultura dello scalpo?

(segue dalla prima pagina)

Al contrario di quello che si potrebbe credere, assecondare la cultura dello scalpo, di fronte a una tragedia come quella di Brandizzo, non significa voler fare giustizia su un fatto grave, accertando i fatti, acquisendo le prove, identificando le responsabilità e provando a individuare con esattezza e precisione le colpe dei singoli individui. Significa, al contrario, voler fare un salto logico pericoloso, mossi dalla consapevolezza che l'unico vero modo per mostrare vicinanza alle famiglie delle vittime è puntare in alto, individuando responsabilità più celebri, più potenti, in modo da poter assicurare alla condanna una maggiore valenza esemplare e catartica. "Il bisogno emotivo di individuare colpevoli - ha detto mesi fa a questo giornale Vittorio Manes, professore ordinario di Diritto penale all'Università di Bologna - segue spesso la logica del 'capro espiatorio', e questa necessità sembra appagarsi solo quando si arriva a corresponsabilizzare uno o più soggetti apicali, individuando responsabilità più gravose, più fa-

mose, più notiziabili". I reati, si sa, sono personali, sono soggettivi, sono commessi da una persona fisica non da una carica sociale ma da qualche anno a questa parte la giurisprudenza italiana, di fronte a fatti gravi come quelli di Torino, ha scelto di muoversi seguendo una direzione diversa, in base alla quale il reato non è più soggettivo ma deriva da una non meglio identificata o identificabile "responsabilità oggettiva", in base alla quale per il solo trovarsi in una determinata posizione di vertice si può essere chiamati a rispondere anche per un caso fortuito. Il tentativo di trasformare un incidente frutto di un grave errore nella gestione di un passaggio della catena di comando nel simbolo di una necessaria rivalsa contro il potere costituito di una società si è verificato negli ultimi anni in Italia in almeno due circostanze diverse. Un caso è quello accennato da Airaud, della Thyssen. Un altro caso è quello che con ogni probabilità verrà evocato oggi da molti giornali: Viareggio, dove il 29 giugno 2009 un treno merci trasportante Gpl deragliò nei pressi della stazione ferroviaria di Viareg-

gio, a causa della rottura di un assile di uno dei carri cisterna non mantenuto correttamente. Nel caso della Thyssen, dopo quasi vent'anni e sei gradi di giudizio, sono stati condannati sei manager della ThyssenKrupp per il rogo, per omicidio colposo plurimo, incendio colposo e omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro e "scellerate strategie aziendali". Nel caso di Viareggio, il vertice dell'azienda, Mauro Moretti, è stato considerato responsabile di "esercizio colposo dei poteri di direzione e coordinamento" e condannato per "condotta commissiva", per aver cioè imposto attivamente "a livello di gruppo l'inosservanza della regola



Peso: 1-13%, 4-16%

cautelare per una precisa scelta aziendale”. Cioè, risparmiare. L'estensione della responsabilità oggettiva dei manager dinnanzi agli incidenti sul lavoro ha portato qualche mese fa Assonime, l'associazione per le società per azioni italiane, a pubblicare un interessante paper sul tema (“La gestione del rischio nei gruppi d'impresa e la responsabilità penale”). E ha portato Assonime a notare quanto segue: “Molti disastri spesso sono semplicemente frutto più di ‘miopie organizzative’ che di errori umani, e dovrebbero dunque risultare poco compatibili con un sistema di responsabilità, come quello penale, basato sui principi di personalità e

colpevolezza. Ma nel processo si insinua la logica medievale della ‘responsabilità oggettiva’. Il punto è sempre quello: il potente non poteva non sapere. Accertare le colpe non basta più. Alzare l'asticella è necessario. E il calcolo è ovvio: assecondare la giustizia del dolore porta consenso, assecondare lo stato di diritto no. Morire sul lavoro è, come ha detto Sergio Mattarella, “un oltraggio ai valori della convivenza civile”. Ma non lo è anche avere un paese incapace di ribellarsi alla presenza di una Repubblica fondata più sullo scalpo che sul lavoro? 



Peso:1-13%,4-16%

LE PAROLE DELLA CHIESA

Il Papa: «Gli incidenti sul lavoro un'ingiustizia». Il cordoglio della Cei

«Gli incidenti sono una calamità. È un'ingiustizia. Sempre per una mancanza di cura... I lavoratori sono sacri». Così papa Francesco sull'incidente di Brandizzo. Che, dice il cardinale Matteo Zuppi, presidente della Cei e arcivescovo di Bologna, «accende ancora una volta i riflettori sul dramma delle morti bianche. Purtroppo, ogni giorno piangiamo perdite incomprensibili di vite umane strappate alle loro famiglie e alla comunità». Unendo la sua a quella dell'arcivescovo di Torino, Roberto Repole, Zuppi esprime «profondo dolore per quanto avvenuto», manifestando «la vicinanza delle Chiese in Italia ai familiari degli operai. Nel pregare per loro e per il macchinista coinvolto nell'incidente, invitiamo a non assistere rassegnati a queste tragedie che si ripetono: non si tratta di una media statistica

(che ogni giorno vede tre vittime), ma di persone. È una grave perdita per tutti». Per il porporato «è in gioco la dignità di noi stessi: la sicurezza nei luoghi di lavoro è frutto di tante responsabilità sociali, economiche e politiche che devono convergere al servizio dei lavoratori. La più grande ricchezza sono le persone».



Peso: 5%

Il presidente accorre
Mattarella:
«Un oltraggio
morire così»

Evangelisti a pag. 5

Mattarella: «Oltraggio alla convivenza le morti sul lavoro»

► Il Presidente depone un mazzo di fiori ► Il dolore del Papa: «Gli incidenti alla stazione dove è avvenuta la tragedia una calamità, i lavoratori sono sacri»

LE REAZIONI

ROMA «Morire sul lavoro è un oltraggio ai valori della convivenza». Sono le 15.30 quando il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, viene accolto dagli applausi composti della popolazione nella piazza della Stazione Brandizzo, a 25 chilometri da Torino. Nella notte cinque operai sono morti mentre lavoravano sui binari, investiti da un treno. Il capo dello Stato, davanti alla stazione, lascia un mazzo di fiori, rose gialle e lily bianchi. Si ferma per qualche minuto di riflessione. Aveva già programmato di trascorrere la prima parte della giornata in provincia di Torino, ma la tragedia di Brandizzo lo ha convinto a modificare le tappe previste perché davvero non se l'è sentita di andarsene senza rendere omaggio agli operai morti. Qualche ora dopo parlerà anche Papa Francesco, sull'aereo verso la Mongolia: «Gli incidenti sono una calamità. È un'ingiustizia. Sempre per una mancanza di

cura... I lavoratori sono sacri».

Al mattino Mattarella era a Torre Pellice, altro comune del

Torinese, per partecipare a un evento organizzato in Comune in ricordo di Altiero Spinelli. Il sindaco della cittadina, Marco Cagno, ha chiesto di rispettare un minuto di silenzio per le cinque vittime. Al termine il presidente Mattarella ha preso la parola e ha spiegato: «Ringrazio il sindaco di Torre Pellice per avere invitato tutti i presenti al raccoglimento per la morte dei cinque lavoratori. Grazie sindaco, per questa iniziativa che richiama quanto sia importante la tutela del lavoro e della sua sicurezza». Ma Mattarella ha detto anche altro: «Tutti quanti abbiamo pensato come morire sul lavoro sia un oltraggio ai valori della convivenza». Al termine del convegno di Torre Pellice, il capo dello Stato è partito con l'elicottero dei vigili del fuoco alla volta di Torino, dove era atteso dal prefetto Raffaele Ruberto, all'ultimo giorno di incarico. Successivamente ha deciso di raggiungere Brandizzo.

SILENZIO

Ad accompagnarlo c'erano lo

stesso prefetto Ruberto, il sindaco Paolo Bodoni e gli investigatori e i responsabili di Rfi che stavano svolgendo accertamenti per comprendere come possa essere successo. C'erano anche il presidente del Piemonte, Alberto Cirio e il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo. Racconta il primo cittadino di Brandizzo, Bodoni: «Il presidente è rimasto colpito e si è espresso affinché si faccia luce il prima possibile su

tutto questo». Dolore per la morte dei cinque operai è stato espresso anche dal presidente del Consiglio, Giorgia Meloni («vicinanza alle famiglie»), dal ministro Matteo Salvini che ha annunciato una commissione d'inchiesta, dalla segretaria del Pd, Elly Schlein («urgente un piano per fermare la strage») e



Peso: 1-1%, 5-35%

dal leader M5S Giuseppe Conte («ferita per tutto il Paese»).

Mauro Evangelisti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL MESSAGGIO RIVOLTO
AGLI AMMINISTRATORI
LOCALI: BISOGNA
FARE LUCE
AL PIÙ PRESTO
SULLA VICENDA**

Il Capo dello Stato Sergio Mattarella insieme al sindaco di Brandizzo Paolo Bodoni, davanti alla stazione ferroviaria in cui hanno perso la vita cinque operai



Peso:1-1%,5-35%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.

472-001-001

 **IL COMMENTO**

La sicurezza ferma all'800

di **Enrico Marro**

Quello che è successo l'altra notte sui binari di Brandizzo, vicino a Torino, non deve più succedere. *continua a pagina 34*

L'analisi I dati indicano una diminuzione degli infortuni complessivi e dei decessi, ma tragedie come quelle di Brandizzo ci fanno capire che non si è fatto ancora tutto il necessario

SUBITO UN SALTO TECNOLOGICO CONTRO LE **MORTI** SUL LAVORO

di **Enrico Marro**
SEGUE DALLA PRIMA

Cinque vite non possono, nel 2023, essere spezzate per un errore umano che con le tecnologie di ultima generazione si può evitare. Non è accettabile che le procedure di sicurezza siano ancora basate sullo scambio di fonogrammi, ovvero di telefonate registrate trascritte su moduli. Non siamo più nell'Ottocento. Allora la procedura andava più che bene, era il massimo per l'epoca: la ditta che ha l'appalto per fare i lavori di manutenzione si reca sul cantiere nell'orario programmato (i lavori di solito si fanno di notte quando il traffico è minore o assente); sul cantiere c'è anche un responsabile della rete ferroviaria in contatto telefonico con la centrale operativa del traffico che, quando riceve da questa la comunicazione che non ci saranno treni in transito fino alla fine dei lavori, comunica a sua volta il via libera al responsabile del cantiere, che può iniziare le operazioni. Tutte le comunicazioni telefoniche sono registrate e niente può avvenire senza lo scambio dei relativi fonogrammi tra i vari responsabili. «Non è possibile che la procedura sia ancora come quarant'anni fa, quando facevo il capotreno», dice Giovanni Luciano, ex leader dei ferrovieri

della Cisl e poi presidente del collegio di indirizzo e vigilanza dell'Inail, l'istituto pubblico per l'assicurazione sugli infortuni sul lavoro, dal 2017 al 2022.

Oggi, anzi da molto tempo, si può e si deve fare di più. Per riparare, appunto, l'eventuale errore umano. La magistratura appurerà se la ditta ha cominciato i lavori prima del prescritto fonogramma di Rfi (Rete ferroviaria italiana) dopo aver visto passare l'ultimo treno giornaliero e non sapendo che poi sarebbe arrivato quello fuori programma che andava a deposito oppure se il fonogramma è stato consegnato anzitempo. Uno dei due soggetti ha sbagliato. Ma è assurdo che, nel 2023, non ci sia un sistema di doppio controllo: accanto a quello umano, uno tecnologico, come paracadute. Tanto più che stiamo parlando di lavori programmati, appunto, e non dovuti a un'emergenza improvvisa. Sistemi tecnologici di blocco automatico della circolazione sono stati introdotti, con colpevole ritardo, sulle ferrovie pugliesi solo dopo il tragico incidente, di natura diversa, ma anche lì dovuto a un errore umano, del luglio 2016 tra Andria e Corato, dove nello scontro tra due treni persero la vita 23 persone e 51 rimasero ferite.

Il gruppo Fs è all'avanguardia negli investimenti tecnologici. E, come conferma l'Inail, è in prima linea nella collaborazione con l'istituto per migliorare gli stan-

dard di sicurezza. Ma si può e si deve fare di più. Il Pnrr prevede investimenti ad hoc e fa male vedere che tra le voci che il governo ha chiesto alla Ue di definanziare perché non siamo in grado di raggiungere gli obiettivi nei tempi previsti ci sia anche parte degli investimenti (circa 500 milioni) per l'Ertms (European rail traffic management system), il più avanzato sistema di sicurezza del traffico che pure le ferrovie italiane sono state fra le prime ad adottare e che oggi copre circa 900 chilometri su 1.500 della rete ad alta velocità. Bisogna andare avanti e migliorare gli standard su tutta la rete (24.560 chilometri). E con la prossima legge di Bilancio sarebbe bene anche prevedere nuovi e robusti incentivi per le aziende, in particolare le piccole (altrimenti non ce la faranno mai), affinché investano nelle ultime tecnologie atte a garantire le migliori condizioni di sicurezza sul lavoro. Infine, la prevenzione. Che deve cominciare dalla scuola. «L'Inail — dice il direttore generale Andrea Tardiola — potenzierà le sue attività negli



Peso: 1-2%, 34-45%

istituti scolastici, utilizzando anche metodologie nuove, per un maggior coinvolgimento degli studenti, dalle app ai giochi».

Negli ultimi 20 anni, aggiunge, l'Italia ha dimezzato gli infortuni sul lavoro, ma sono ancora più di mille quelli mortali (1.156 nel 2019, ultimo anno significativo perché non falsato dal Covid) e oltre 600 mila gli incidenti sul lavoro. I dati del primo semestre di

quest'anno, comparati con lo stesso periodo del 2019, indicano una diminuzione dell'8,4% degli infortuni complessivi e 32 morti in meno. «Ma i 5 operai morti in una sola notte a Brandizzo arrivano come una mazzata». Inaccettabile.



ILLUSTRAZIONE DI DORIANO SOLINAS



Peso: 1-2%, 34-45%