



Unione Sindacale di Base

Quasi 1.500 morti sul lavoro ogni anno, forse ad EAV non bastano: oggi siamo tutti Enzo Pinto, sospeso per essersi rifiutato di viaggiare senza dispositivi di sicurezza



Roma, 10/02/2024

Quando Emanuele Melillo, l'autista dell'ATC di Capri, morì nell'incidente del 2021, la prima cosa che fecero fu quella di ricercare eventuali sue responsabilità, nella dinamica della tragedia e nel suo stato psicofisico.

Lo stesso fecero quando ad ottobre scorso, a Marghera, un autobus urbano cadde da un cavalcavia causando 21 morti e 15 feriti.

Nel 2016 una collisione frontale fra due treni della società Ferrotramviaria causò la morte di 23 persone ed il ferimento di 57 passeggeri in quello che resta il più grave disastro ferroviario mai avvenuto in Puglia.

Ed anche in quel caso, le cause dell'incidente furono attribuite ad errori umani nella gestione del traffico ferroviario e degli incroci, oltre che, in via indiretta, alla riscontrata consuetudine del personale ferroviario di procedere in modo non allineato a regolamenti e disposizioni, al fatto di legare la sicurezza ferroviaria unicamente al fattore umano, alla mancanza di formazione del personale ed al mancato controllo sul comportamento del personale.

Solo per citare alcuni episodi più recenti.

Oggi, come sapete, l'Ente Autonomo Volturno, la più grande azienda di trasporto pubblico

locale della Campania, ha sospeso dal soldo e dal servizio un macchinista, tra l'altro Delegato Sindacale USB, reo di essersi rifiutato di viaggiare con i vagoni del treno privi dei martelletti di sicurezza per infrangere i finestrini in caso di necessità.

Nei prossimi giorni conosceremo l'esito delle scelte aziendali, intanto si pone un dilemma che per gli addetti ai lavori non è una novità: non segnalare le anomalie sulla sicurezza dei mezzi aziendali fingendo di non vedere per quieto vivere, sperando che vada sempre tutto bene, oppure segnalare le anomalie relative alla sicurezza dei lavoratori e dei trasportati in modo professionale come da normative vigenti?

Il 90%, forse più, degli autoferrotranvieri italiani, diciamolo, non segnala quotidianamente le anomalie dei mezzi che guida.

Il 90%, forse più, delle aziende di tpl italiane, diciamolo, non contesta quotidianamente i lavoratori che non segnalino eventuali anomalie dei mezzi in servizio.

E chi invece segnala costantemente le anomalie dei mezzi?

Come minimo viene additato come un "poco di buono" a cui farla pagare, in un modo o nell'altro.

Ma questo fino a quando?

Fino a quando non succedono quelli che qualcuno continua a chiamare "incidenti sul lavoro" e che invece noi continuiamo a chiamare "omicidi sul lavoro".

Dopo, solamente dopo, proprio i responsabili aziendali che volevano si chiudessero gli occhi sulla sicurezza, come sempre saranno i primi a lavarsene le mani ed a puntare il dito contro i lavoratori vittime della "consuetudine".

Come successo a Capri.

Come successo a Marghera.

Come successo in Puglia.

E come succede ogni giorno in Italia, in cui ogni anno muoiono quasi 1.500 persone sui luoghi di lavoro.

Due i motivi principali di questa strage.

Il primo è sicuramente la compiacenza dei sindacati complici, silenti e collaborativi, mai veramente dalla parte dei lavoratori.

Il secondo è la mancanza di una legge che introduca il reato di omicidio sul lavoro.

Perché in Italia pagano sempre e solo i lavoratori, mentre padroni, imprenditori ed amministratori aziendali non pagano mai.

Oggi gli autoferrotranvieri d'Italia, a prescindere dalla propria ideologia, dalla propria appartenenza sindacale e dalla propria provenienza territoriale, dovrebbero sentirsi tutti Enzo Pinto, ingiustamente sospeso per aver difeso il diritto alla sicurezza suo e dei suoi passeggeri.