

MEMORIA PER AUDIZIONE FENEALUIL

La strage di Brandizzo ha di nuovo portato l'opinione pubblica ad interessarsi del tema della salute e sicurezza del lavoro perché purtroppo i singoli morti giornalieri rischiano di passare ormai inosservati.

Il sindacato, che si costituirà parte civile nel processo, continua a ribadire in tutti i tavoli che la vera emergenza nel mondo del lavoro nel nostro paese è proprio la sicurezza. Quanto avvenuto fa emergere con forza una realtà lavorativa nella quale il valore del lavoratore anche in quanto persona viene brutalmente calpestato dalla necessità di fare utili e profitti a qualsiasi prezzo.

Troppo spesso gli infortuni e le morti sul lavoro vengono attribuiti a errori umani e a responsabilità dirette dei lavoratori ma oggi ci rendiamo conto che quella bugia nasconde ben altro.

Le interviste agli operai e non ultimo il video shock del povero Kevin Laganà lasciano supporre che la realtà è ben diversa, e che il mancato rispetto delle procedure che consentirebbe alle imprese di iniziare prima le lavorazioni non sia in realtà un'eccezione come all'inizio si poteva pensare.

Il tutto giustificato dall'esigenza di fare profitto, in contratti di affidamento lavori che riducono i tempi di esecuzione ai limiti del fattibile, e impongono penali salatissime a fronte di ritardi nell'ordine del minuto.

Questa esigenza di ottimizzare i tempi porta alcune imprese a sottoporre i propri lavoratori a turni estenuanti e ritmi frenetici di lavoro (oltre le 10 ore), ad una scarsa attenzione alla sicurezza e alla costante riduzione dei costi a partire da quelli del lavoro, che si traduce nella non corretta applicazione dei contratti nazionali con fenomeni di sotto inquadramento ed elusione degli straordinari o mancato rispetto dei periodi di riposo come nel caso della Si.Gi.Fer. nella quale il 80% dei dipendenti erano inquadrati nel livello più basso del CCNL Edilizia quello riservato ai neoassunti e a coloro addetti a lavorazioni semplici e a quelle che non richiedano alcuna competenza specifica. Il tutto senza che vi sia nessun controllo specifico da parte della committenza RFI alla quale basterebbe effettuare verifiche periodiche a campione sui cedolini paga dei lavoratori per rendersi conto della presenza delle anomalie e dello sfruttamento del lavoro dilagante nei cantieri di sua competenza.

Nel merito di quanto accaduto la notte 30/31 Agosto siamo di fronte ad un lavoro in subappalto all'interno di un affidamento pubblico dove l'Ente Aggiudicatore RFI SPA attraverso un Accordo Quadro 942 aggiudicatosi dalla G.C.F. Generale Costruzioni Ferroviarie capogruppo mandataria di un' Ati

composta da altre imprese specializzate in armamento ferroviario, che ha affidato attraverso un contratto applicativo n.13 l'esecuzione di parte dei lavori all'impresa subappaltatrice Si.Gi.Fer.

Questo sistema mette in evidenza due aspetti importanti:

il primo attiene alla valutazione della necessità di dare in subappalto lavorazioni che potevano essere svolte dall'impresa aggiudicataria perché non specialistiche e nel caso specifico, la sostituzione di uno spezzone di binario, anche a detta di RFI attività assolutamente standard nota e semplice. Chiediamo quindi l'esclusione del ricorso al subappalto per le attività di manutenzione tipiche e programmate che non richiedano particolari e specifiche competenze tecniche non in possesso delle imprese aggiudicatarie.

Il secondo è il tema del rispetto del principio che prevede per i lavoratori in subappalto pari trattamento economico e normativo a quello dei lavoratori dell'impresa affidataria (previsto dal codice degli appalti); in questo palesemente violato e sul quale nessun soggetto era preposto alla verifica della sua corretta applicazione.

I troppi infortuni gravi e mortali avvenuti nell'ultimo quinquennio nella manutenzione della rete ferroviaria italiana fanno emergere una criticità strutturale di questo specifico comparto sulla quale forse troppo poco è stato fatto in termini di investimenti e prevenzione da parte di tutti gli operatori economici coinvolti. Non bastano procedure e norme se poi nella realtà la prassi e la consuetudine evidenziano la loro elusione.

Allora anche su questo punto occorre mettere in campo un piano di revisione complessiva delle procedure, affiancato da un investimento tecnologico importante che vada ad assicurare la validazione elettronica e plurima di ogni processo, la dotazione di sensori che possano comunque intervenire quando si è in presenza di un errore nella procedura e soprattutto il monitoraggio e la rilevazione della presenza dei lavoratori impegnati nelle lavorazioni di manutenzione. Occorre subito imporre sistemi che rilevino l'attività lavorativa dei lavoratori al fine di poter verificare l'effettiva prestazione e il relativo riposo.

Chiediamo maggiori controlli sui requisiti qualificazione e di regolarità (nel settore edile le imprese sono soggette alla verifica della congruità della manodopera come previsto dal DM 143/2021) e degli operatori economici contrattualizzati che sia valutabile anche attraverso un controllo qualitativo sul tema della corretta applicazione contrattuale o della qualità della formazione erogata ai propri dipendenti in particolare nel campo della sicurezza. Troppo spesso troviamo in cantiere certificati di formazione falsi ottenuti senza mai aver partecipato realmente a nessun percorso formativo.

Un controllo questo che non può non essere affidato ad un soggetto specializzato ed esterno e autonomo rispetto alla stazione appaltante.

Occorre però che RFI effettui maggiori controlli sui propri cantieri attraverso una maggiore presenza di CSE e tecnici della sicurezza su ogni cantiere attivo, al fine di verificare il rispetto delle procedure di sicurezza nei confronti di tutte le imprese impegnate nei lavori di manutenzione.

La manutenzione della rete ferroviaria che deve essere eseguita con competenza per assicurare sicurezza agli utenti deve essere a sua volta eseguita garantendo qualità e tutele alle maestranze che sono chiamate a svolgerla e questo può avvenire soltanto se vengono rivisti i tempi di esecuzione degli interventi che negli ultimi anni si sono drasticamente compressi e determinano le pressioni sulle imprese esecutrici che sono alla base del disastro di Brandizzo.

Occorre inoltre indagare a fondo anche sul tema del rispetto del principio di concorrenza nel mercato chiuso della manutenzione ferroviaria che a nostro avviso si sta connotando come un mercato scarsamente concorrenziale dove le poche imprese specializzate fanno cartello e quindi sono in condizione di dettare le regole per chi vuole entrare in questa nicchia privilegiata in veste di subappaltatore.

Chiediamo che venga costituito un particolare nucleo ispettivo per la sorveglianza e la vigilanza sui cantieri di manutenzione ferroviaria e stradale autostradale che troppo spesso sono teatro di incidenti gravi e mortali.

La loro specificità infatti, il fatto che si lavori prevalentemente di notte e in zone che sono chiuse al traffico o che sono all'interno di aree dove nessuno può entrare, li mette al riparo da sguardi indiscreti e questo induce le imprese a pensare che mai nessuno le controllerà.

Occorre dare subito attuazione alla norma che prevede la qualificazione per le imprese e i lavoratori autonomi in termini di sicurezza come previsto Art. 27, comma 1-bis. che il sistema bilaterale dell'edilizia potrebbe agilmente gestire come fa già oggi per il rilascio del durc o per la certificazione della congruità.