

Brandizzo: operai denunciano, spesso pressioni per finire lavori in fretta

Roma, 14 set. (LaPresse) - Le pressioni sugli operai nei cantieri ferroviari da parte delle aziende per finire in tempo i lavori - per ottenere gli incentivi o evitare le penalizzazioni - sono all'ordine del giorno. "Il capo squadra prende ordini dal capo cantiere e tu devi rispettare le loro 'procedure', stando nei tempi perché così si ottengono gli incentivi", spiega a LaPresse un operaio che lavora in un'impresa specializzata nella manutenzione delle ferrovie, come la Sigifer, la ditta in subappalto coinvolta nel tragico incidente nel torinese costato la vita a 5 operai. E alla domanda se fosse mai capitato di essere incoraggiato a lavorare di fretta per evitare, al contrario, penalizzazioni rispetto a eventuali ritardi, risponde: "Sì, spesso". E racconta un episodio che vale come esempio. "Una volta ho scaricato delle rotaie mentre la linea aerea era attiva. Ci avevano detto che il lavoro andava fatto rapidamente e non c'era tempo. Ero sopra al convoglio a 2 metri dai cavi, se mi sporgevo più in alto - a un metro, mezzo metro - rischiavo di essere tirato su e di prendere una scarica da 34mila volt. Io sapevo che era attiva ma l'ho fatto lo stesso", conclude.

Brandizzo: operai denunciano, sui binari senza stop treni? È la routine

Roma, 14 set. (LaPresse) - "Quello che è successo a Brandizzo è la 'routine': quel tipo di lavoro si fa sempre prima dello stop dei treni, non ricordo una volta in cui io stesso non l'ho fatto, in cui non ho accantonato roba vicino al binario pur sapendo che passavano ancora i treni". Lo ha raccontato a LaPresse un operaio che lavora in un'impresa specializzata nella manutenzione delle ferrovie, come la Sigifer, la ditta in subappalto coinvolta nel tragico incidente nel torinese costato la vita a 5 operai. Un modus operandi quindi che sembra non essere estraneo per gli addetti ai lavori nel settore ferroviario italiano. Un secondo operaio precisa: "Come hanno fatto loro era esagerato - dice, riferendosi ai 5 lavoratori rimasti uccisi nell'incidente - ma di solito si porta materiale sul posto anche tra un treno e l'altro. Però, c'è gente competente che ti chiama, che ti avverte degli orari. Io è dal 2005 che faccio la notte e quando mi dicono di farlo, lo faccio". Ma non tutti hanno la possibilità di scegliere di fare una cosa pericolosa. Gli interinali, ad esempio, "sono più ricattabili in tante cose", afferma ancora l'operaio, parlando di una importante lacuna nella formazione dei lavoratori più giovani (e precari). "Trovate ragazzi non formati che non dicono di no perché non sanno cosa effettivamente sia pericoloso. Non fanno corsi prima di assumere, fanno un corso di sicurezza in cui gli dicono di non andare in mezzo ai binari, sì, ma poi gli dicono di fare una cosa pericolosa e quelli la fanno perché non hanno la giusta consapevolezza o magari hanno paura di essere lasciati a casa la volta dopo".

Brandizzo: operai denunciano, spesso pressioni per finire lavori in fretta

Roma, 14 set. (LaPresse) - Le pressioni sugli operai nei cantieri ferroviari da parte delle aziende per finire in tempo i lavori - per ottenere gli incentivi o evitare le penalizzazioni - sono all'ordine del giorno. "Il capo squadra prende ordini dal capo cantiere e tu devi rispettare le loro 'procedure', stando nei tempi perché così si ottengono gli incentivi", spiega a LaPresse un operaio che lavora in un'impresa specializzata nella manutenzione delle ferrovie, come la Sigifer, la ditta in subappalto coinvolta nel tragico incidente nel torinese costato la vita a 5 operai. E alla domanda se fosse mai capitato di essere incoraggiato a lavorare di fretta per evitare, al contrario, penalizzazioni rispetto a eventuali ritardi, risponde: "Sì, spesso". E racconta un episodio che vale come esempio. "Una volta ho scaricato delle rotaie mentre la linea aerea era attiva. Ci avevano detto che il lavoro andava fatto rapidamente e non c'era tempo. Ero sopra al convoglio a 2 metri dai cavi, se mi sporgevo più in alto - a un metro, mezzo metro - rischiavo di essere tirato su e di prendere una scarica da 34mila volt. Io sapevo che era attiva ma l'ho fatto lo stesso", conclude.