

IL DOSSIER

Ribassi fino al 50%

La giungla dei subappalti dove sparisce la sicurezza

di Filippo Santelli

I cantieri che si moltiplicano, con i progetti del Pnrr che affiancano le impalcature del Superbonus. La necessità di fare in fretta, per non perdere incentivi o assegni europei. La sempreverde volontà delle imprese di risparmiare sui costi. E un nuovo Codice degli appalti pubblici appena varato dal governo ed entrato in vigore, che proprio per semplificare e velocizzare – obiettivo del ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini – abbassa la soglia delle assegnazioni senza gara e liberalizza i subappalti, che a ogni gradino verso il (ri)basso rendono più piccole le imprese, più precari i lavoratori, più facili le infiltrazioni criminali e più difficili i controlli. Così l'Italia che è tornata a costruire, piccoli asili o faraonici ponti, rischia di dimenticare un'altra emergenza nazionale: la sicurezza. Nonostante Brandizzo. Nonostante i tre decessi al giorno. Lo denunciano i sindacati, lo confermano tecnici e studiosi: «Un cocktail potenzialmente esplosivo», secondo Paolo Pascucci, professore a Urbino, tra i maggiori esperti in Italia di Diritto della sicurezza sul lavoro.

Non è un problema delle leggi sulla sicurezza. Anzi a detta di molti, per esempio la presidente della Consulta Silvana Sciarra, in Italia sono molto avanzate. Il problema è cosa succede nei cantieri, dove dovrebbero essere applicate. E dove invece un responsabile può dire ai lavoratori una frase agghiacciante, «Quando dico treno vi spostate». «Negli interstizi di una procedura regolare prevale una logica imprenditoriale, del

profitto, contraria ai principi costituzionali», dice Pascucci. E più la filiera degli appalti si allunga, frammentando il ciclo produttivo, esternalizzando il lavoro – quello che permette di fare il nuovo Codice – più quegli interstizi si allargano. «La semplificazione, giusta, va di pari passo con le garanzie dei lavoratori?», si chiede il professore. «L'alleggerimento dei vincoli può penalizzare la sicurezza, tenendo anche conto di variabili "esterne" come la flessibilità del lavoro e la dimensione delle aziende». Il cocktail esplosivo, appunto.

È dimostrato, secondo l'Inail, che più le imprese sono piccole più l'incidenza degli infortuni aumenta. Le Pmi hanno meno organizzazione e risorse per investire in sicurezza, e la competizione al ribasso nei subappalti spinge a tagliarle ancora di più. «Negli appalti dei cantieri pubblici si registra in media un ribasso del 20-25% rispetto alla base d'asta, nel subappalto un altro 15-20% in meno», dice Alessandro Genovesi, segretario Fillea, il sindacato edili Cgil. «E in edilizia puoi risparmiare su tre cose: materiali, sicurezza e costo del lavoro». Ma costo del lavoro significa ancora sicurezza: perché lavoratori precari o in nero faticano a dire no; perché sono meno formati, nonostante ne abbiano più bisogno; e perché devono arrotondare a suon di straordinari, le ore in cui ci si infortuna di più. Vale nel privato per costruzioni e trasporti, settori in cui i subappalti sono una giungla. Ma anche nel pubblico perché a ogni passaggio tra il committente e l'ultimo aggu-

dicatario il rigore del capitolato di gara e la solidità dei controlli si sfrangano. «Un modello che si traduce in più fatturato per chi sta sopra e lavoro a basso costo per chi sta sotto, a rischio della vita», dice Genovesi. Secondo Fillea il 70 per cento degli infortuni gravi e dei decessi in edilizia avviene proprio tra lavoratori in subappalto.

Il via libera alle assegnazioni a cascata, va ricordato, è stata un'imposizione dell'Europa, che contro il vecchio Codice, dove invece erano vietate, aveva aperto una procedura di infrazione. «Possono essere uno strumento di flessibilità negli approvvigionamenti, ma vanno limitate e bilanciate, specie in questa fase di grande accelerazione», dice Andrea Tardiola, direttore generale dell'Inail. Alcuni paletti restano: il Codice prevede che i subappalti possano essere ancora esclusi per specifiche ragioni, tra cui la sicurezza dei lavoratori. La stessa Inail e l'Anac intanto lavorano a un ranking che nelle gare assegni un punteggio più alto alle aziende che registrano meno sinistri e investono in sicurezza: le Ferrovie – proprio loro – dovrebbero iniziare a sperimentarlo. Servono certo più ispettori e controlli, anche se non potranno mai essere a tappeto. Per questo secondo il professor Pascucci servo-

no soprattutto sistemi di prevenzione trasparenti e tracciabili, in cui sia chiaro chi fa cosa nei cantieri. Ma l'incognita è quanto voglia spingere su controlli e trasparen-

za un governo i cui mantra sono "non disturbare le imprese" (Meloni) e "accelerare" (Salvini). Oltre ad aver liberalizzato i subappalti infatti l'esecutivo ha anche alzato la soglia dei lavori assegnati senza gara e, nella revisione del Pnrr, rinviato l'obiettivo della digitalizza-

zione delle procedure, vera scommessa di trasparenza del nuovo Codice, che doveva partire a gennaio 2024: scelte molto criticate dall'Autorità anticorruzione. «Vedo più liberalizzazioni che garanzie», dice Tardiola. «Purtroppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Semplificare e velocizzare sono i mantra. E il nuovo Codice liberalizza ancor più le procedure e i cantieri senza gara

I numeri

344.897

Gli infortuni

Gli infortuni sul lavoro registrati dall'Inail da inizio anno a fine luglio, in 559 casi sono stati mortali

-25%

I ribassi

Secondo la Cgil le gare per i cantieri pubblici registrano un 20-25% di ribasso all'assegnazione e un altro 15-20% nel subappalto

70%

Il subappalto

Sette infortuni gravi su dieci in edilizia avvengono nel subappalto, dice la Cgil



ALESSANDRO DI MARCO/ANSA

La tragedia

La stazione di Brandizzo dove cinque operai sono stati travolti dal treno

