FILT CGIL Federazione Italiana Lavoratori Trasporti

FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI TRASPORTI – FILT CGIL
ADERENTE ITF/ETF – AFFILIATA CES

Segreteria Nazionale e Valle D'Aosta

Memoria della FILT CGIL Nazionale e della Valle d'Aosta per la XI Commissione (Lavoro pubblico e privato) della Camera dei deputati per la gara GEIE TMB "Servizio di Sorveglianza Antincendio e di Primo Soccorso".

Ringraziamo il Presidente della Commissione e gli Onorevoli che la compongono per l'opportunità concessaci al fine di esprimere le nostre osservazioni ma soprattutto per lanciare un grido di allarme sul Bando di Gara indetto dal Gruppo Europeo di Interesse Economico del Traforo del Monte Bianco, in sintesi GEIE TMB, per l'affidamento del Servizio di Sorveglianza Antincendio e di Primo Soccorso.

Riteniamo utile ricordare che il GEIE TMB viene costituito il 18 maggio 2000 per iniziativa delle due Società concessionarie della costruzione e dell'esercizio del Traforo, la francese ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc s.a.) e l'italiana SITMB (Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco s.p.a.), all'indomani della terribile tragedia del 24 Marzo 1999 dove persero la vita ben 39 persone, di cui 13 connazionali, tra le fiamme scatenatesi da un TIR belga coinvolgendo ben 34 mezzi con la conseguente chiusura del Traforo per ben tre anni per consentire pesanti lavori di riparazione e ricostruzione.

Un gravissimo incidente che ha riscritto gli standard di sicurezza con l'introduzione di controlli più rigorosi realizzando un sistema di sicurezza di altissimo livello incardinato sulla costante operatività degli addetti alla sicurezza che in questo caso sono dei veri e propri professionisti dell'antincendio, non semplici addetti ma personale altamente specializzato, con esperienza ultra ventennale e sottoposto a formazione continua perché la sicurezza di questa importante infrastruttura è fondamentale.

Il Servizio Sorveglianza Antincendio e Primo Soccorso del Traforo, riguarda una delle opere più delicate dell'intero sistema autostradale del nostro Paese, che costituisce uno degli assi strategici del sistema dei valichi alpini tra Italia e Francia con il transito di circa 1,5 milioni di veicoli l'anno tra auto e camion.

Un Traforo costruito 60 anni fa e che oggi richiede anche pesanti interventi di manutenzione e particolare attenzione a tutte quelle che sono le attività strettamente legate alla sicurezza degli utenti tant'è che lì vengono impiegati, oggi, 83 lavoratori, tutti italiani, ampiamente specializzati e preparati alle evenienze del caso.

Oggi, purtroppo, ci vediamo costretti a denunciare una situazione davvero preoccupante che mette a rischio l'insieme dei posti di lavoro, le loro retribuzioni e, soprattutto, la sicurezza in continuità dell'opera considerando i contenuti del Bando di Gara sugli aspetti occupazionali e su cui abbiamo sollecitato risposte ed il cui esito, purtroppo, è totalmente negativo.

Basti pensare alle risposte fornite dalla stazione appaltante, GEIE TMB, ai vari quesiti posti dalle aziende interessate a partecipare al Bando di Gara nonostante le rassicurazioni fornite il 5 dicembre scorso al tavolo svoltosi presso la Presidenza della Regione Valle d'Aosta: nessuna certezza viene fornita sulla salvaguardia dei livelli occupazionali complessivamente intesi e nessun obbligo viene previsto sul mantenimento delle medesime condizioni economiche, salariali e retributive seppur strettamente legate alla specifica ed esclusiva professionalità di questi lavoratori.

La stessa organizzazione del lavoro che sino ad oggi ha sempre garantito continuità operativa in sicurezza non viene assolutamente richiamata lasciando all'affidatario mano libera e, quindi, senza alcun vincolo numerico sui lavoratori negando, conseguentemente, che la sicurezza dell'opera e dell'utenza è strettamente legata alle risorse che si mettono in campo: la sicurezza, soprattutto di questa infrastruttura non può essere relegata all'autonomia imprenditoriale le cui logiche non potranno che prediligere le economie di scala.

Infatti, sul mantenimento degli attuali organici, GEIE TMB risponde testualmente: "*non vi è alcun vincolo contrattuale numerico per quanto riguarda il numero di dipendenti dell'impresa uscente che il nuovo appaltatore deve riprendere*", aprendo ed autorizzando, conseguentemente, ad un taglio occupazionale importante e, quindi, alla dispersione di un patrimonio di competenze unico nel suo genere.

GEIE TMB, inoltre, per gli aspetti puramente retributivi e frutto di accordi di secondo livello, ha specificato che "*rientrano esclusivamente nel rapporto contrattuale individuale tra l'appaltatore uscente e i suoi dipendenti*" e, quindi, questi elementi che negli anni siamo stati capaci di far attribuire ai lavoratori quale riconoscimento concreto della loro eccezionale professionalità a tutela dell'utenza e della stessa infrastruttura, vengono identificati come un mero costo da poter abbattere piuttosto che pretenderlo come elemento a garanzia degli attuali alti standard di sicurezza.

Insomma, per l'unicità di questo Traforo riteniamo che il fattore lavoro meriti rispetto, attenzione e soluzioni ad hoc che purtroppo non ritroviamo negli Atti di Gara e né tantomeno nelle indicazioni fornite agli aspiranti affidatari a differenza di quanto ci era stato assicurato lo scorso 5 dicembre: noi non siamo disponibili a sostenere questo impianto di gara, lo denunciamo da tempo, lo abbiamo puntualmente rappresentato unitariamente anche ad ASPI, azionista di maggioranza di SITMB S.p.A. - SOCIETA' ITALIANA PER AZIONI PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO del TMB con il 51% delle azioni, ma non c'è peggior sordo di chi non vuole sentire.

Riteniamo che questa Commissione possa e debba adoperarsi non perché la stiamo sollecitando su interessi che potrebbero apparire come di parte ma perché questa infrastruttura non può permettersi un abbassamento dei livelli di sicurezza e né tensioni sociali che rischierebbero fortemente di incidere sull'operatività quotidiana considerando la strategicità dell'infrastruttura per la sua rilevanza nazionale e internazionale, essenziale per la mobilità, l'economia ed i collegamenti transfrontalieri tra Italia e Francia.

Quindi, si rende necessario un intervento sulle questioni poste al fine di garantire continuità agli attuali alti standard di sicurezza attraverso il mantenimento degli attuali organici alle medesime condizioni economiche, salariali e retributive perché il Servizio di Sorveglianza in questione non può essere oggetto di logiche di mero risparmio economico.

La tragedia del 1999 è stata una dura e cruda lezione.

Roma, lì 10 Marzo 2026 FILT CGIL Nazionale e FILT CGIL VdA