



DOCUMENTO DELLE SEGRETERIE NAZIONALI FILLEA CGIL E FILT CGIL

Si ringraziano per i contributi alla stesura del presente documento delle Segreterie Nazionali di FILT-CGIL e FILLEA-CGIL i compagni del Dipartimento Politiche Industriali, Reti e Servizi della Cgil Nazionale.

Modello di sviluppo: rilanciare “Connettere l’Italia”, migliorare il Codice degli Appalti. Risorse e tutele non si toccano.

Il dramma di Genova, oltre la rabbia ed il dolore, ripropone in modo evidente il tema di quale modello di sviluppo, quale politica per le infrastrutture e per le città, quale ruolo del pubblico e del privato, quale sistema di regole.

Come Fillea Cgil e Filt Cgil – come evidenziato anche nell’iniziativa del 21 Febbraio scorso – riteniamo imprescindibile continuare (e semmai potenziare) la strategia di interventi ed investimenti delineata dal programma “Connettere l’Italia” in coerenza anche con un sistema di regole (nuovo Codice degli Appalti) che, pur con diversi limiti, ha puntato a superare molte delle storture ed ingiustizie del passato.

Serve al Paese una rinnovata politica industriale e un moderno efficientamento delle infrastrutture.

La passata legislatura pur con evidenti criticità (interventi pesanti nella legislazione del lavoro, con una lunga fase di “disintermediazione” in particolare con il Sindacato, per quanto riguarda le politiche economiche, le politiche industriali e le politiche sociali) sul tema di quale modello infrastrutturale ci ha infatti consegnato alcuni punti di merito condivisi, in relazione a:

- Pianificazione, programmazione e progettazione pluriennale degli interventi sulle infrastrutture, con certezza di risorse (si veda da ultimo il Collegato 2018) per oltre 130 miliardi ed individuazione delle opere, assegnando priorità agli interventi sul sistema della logistica e dei trasporti anziché alla singola opera in sé (uscendo dalla logica della Legge Obiettivo), sia in ambito nazionale, aree urbane comprese, che nelle connessioni con le reti internazionali, puntando ad una forte integrazione modale, con attenzione alle modalità di costruzione e di trasporto meno impattanti dal punto di vista ambientale. Con una strumentazione operativa, anche essa condivisa, rappresentata dal Documento Pluriennale di Pianificazione, con il quale valutare su base triennale gli investimenti in opere pubbliche e l’efficace monitoraggio/controllo della loro realizzazione;
- Inserimento delle stesse scelte di investimento in un mix più equilibrato tra nuove opere e manutenzione (ordinaria e straordinaria) dell’esistente, per affrontare il nodo epocale del naturale esaurimento del ciclo di vita di un sistema infrastrutturale, soprattutto stradale, costruito in gran parte negli anni ‘70 e ‘80. Tutto ciò agendo con processi decisionali condivisi nel rapporto con le istituzioni

- locali e le forze sociali, sia imprenditoriali che sindacali;
- Il ruolo centrale, di carattere “industriale”, affidato alle grandi committenze pubbliche, quali Gruppo FS Italiane, Anas, piattaforme logistiche, Autorità di Sistema Portuale, Amministrazioni comunali e Città Metropolitane, soggetti “motore” che, in una logica di interventi infrastrutturali integrati, possono mettere in campo adeguate masse critiche sul piano finanziario ed attivare efficaci forme di partenariato pubblico-privato;
 - Qualificazione del sistema degli appalti, dalla progettazione alla realizzazione alla qualificazione di imprese e del lavoro, superamento del sistema derogatorio, prevenzione e contrasto della corruzione e infiltrazione mafiosa nel sistema degli appalti e nuova legislazione contro il caporalato (la Legge 199/2016) che interessa fenomeni patologici anche in edilizia e nella logistica e nuova legislazione antimafia contro infiltrazioni e per recupero aziende sequestrate.

Interventi certo migliorabili (soprattutto in relazione ai fabbisogni più complessivi di un Paese fragile anche dal punto di vista idrogeologico e sismico, e in relazione alla qualificazione delle stazioni appaltanti pubbliche, dopo decenni di svilimento anche professionale delle stesse, con farraginosità e frammentazione delle responsabilità e dei meccanismi), da connettere ad una visione urbanistica più avanzata e tecnologicamente multilivello (smart city, città intelligenti, ecc.), ma che **segnano un’inversione di rotta** più volte richiesta dalla stessa CGIL e dal suo Piano per il Lavoro per avviare una ripresa economica prima, consolidarla poi guardando alla qualità del lavoro e all’aumento della competitività del sistema.

Dobbiamo quindi ripartire dalle seguenti parole d’ordine: **garanzia degli investimenti** già stanziati, completamento delle opere infrastrutturali strategiche, **rafforzamento della strategia intermodale, equilibrio tra nuove opere e manutenzione, funzione industriale delle stazioni appaltanti** a partire da Anas e Ferrovie, **qualificazione del pubblico**, nuovo equilibrio tra ruolo del pubblico e suo controllo delle attività private, **difesa delle regole (Codice Appalti)**. Il tutto per garantire qualità nella progettazione, trasparenza, qualificazione dell’impresa, qualificazione del lavoro, presidio industriale con player forti del settore delle manutenzioni edili, evitando (tornano a manomettere il rapporto 60-40) una totale frammentazione degli interventi manutentivi disperdendo economie di scale e competenze professionali, a danno della stessa sicurezza.

La strategia condivisa, nota come “Connettere l’Italia” e l’iniziativa legislativa, normativa e finanziaria finalizzata al nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, **rappresentano quindi il quadro di riferimento** per integrare le politiche degli investimenti infrastrutturali alle politiche più generali di competitività e qualità del sistema paese. Occorre implementare tali risorse, in particolare su **progettazione e riduzione/qualificazione** delle stazioni appaltanti pubbliche, accelerarne la spesa, non il contrario.

Difendiamo i principi e le norme del Codice degli Appalti, disponibili ad intervenire su alcune norme di processo (selezione della terna, estrazione, qualificazione finanziaria per tutte le imprese e non solo per le prime 3, ecc.), ma **rivendicando la bontà di aver separato progettazione ed esecuzione, aver ridotto al minimo le pratiche delle varianti** (tra le cause principali di aumento abnorme di costi ed incompiute), aver **introdotto maggiori certezze sul rispetto dei CCNL**, aver inserito la **clausola sociale**, aver **limitato il ricorso a sub appalti e al massimo ribasso**, chiedendone su alcune parti, semmai, la piena attuazione (si pensi solo alla non attuazione dell’Articolo 105 sui sub appalti relativamente alla **congruità**;

avviata con successo invece nell'area del cratere).

Non a caso, dentro questa filosofia e con il "sostegno" del nuovo Codice, si è anche sviluppata **la nostra azione sindacale negli ultimi anni**: come CGIL abbiamo provato ad implementare nei rinnovi dei CCNL, con protocolli locali con Comuni e Regioni, tali principi secondo una strategia di "contrattazione inclusiva" (protocollo Anas, protocollo Mit, Comune di Milano, Torino, Parma, Firenze, Roma, Regione Piemonte, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Puglia, ecc). Si tratta oggi quindi non di rimettere in discussione i cardini del nuovo Codice ma di pretendere la concreta applicazione e con esso, dei diversi accordi a partire da quello quadro sottoscritto con il Mit, affinché vivano e "plasmino" un comportamento virtuoso nel sistema degli appalti pubblici.

In questo è evidente **la schizofrenia di un dibattito politico** che vede il Governo da un lato evocare la nazionalizzazione delle autostrade in nome di più controllo e gestione diretta e dall'altro avviare **una pseudo consultazione** sul Codice degli Appalti dove si teorizza il ritorno al progetto integrato, al massimo ribasso, all'implementazione del subappalto alla totale liberalizzazione delle manutenzioni edili e concessionarie, al depotenziamento del ruolo dell'Anac.

Ruolo del Pubblico e sistema concessionario

Una politica di sviluppo pluriennale, che valorizzi la qualità del territorio, una nuova riorganizzazione urbana, delle opere e dei trasporti ha bisogno di un ruolo del pubblico diverso da quello esistente. Sia in termini di rapporto con i soggetti privati sia in termini di propria efficienza e capacità.

Il tema delle concessioni deve trovare sistematizzazione **in un mix di regole uniche e trasparenti** dove siano evidenti i legittimi guadagni delle imprese ma **soprattutto l'efficienza ed efficacia delle scelte a favore dei cittadini**, consapevoli sia della condizione di monopolisti da un lato sia del fatto che servono ingenti risorse, professionalità, competenze per reggere la sfida di un sistema, parte integrante della competitività di un Paese nel mondo.

Occorre **una Legge Quadro** che regoli tutti questi aspetti e occorre **un'Authority dei Trasporti**, diversa dall'attuale, che non ha dato certezze per il settore, esercitando un'azione burocratica e pervasiva, invadendo il campo nella gestione delle società senza la minima attenzione alla sostenibilità economica e alle regole del lavoro, ma in grado - sul modello positivo dell'energia - di regolare tariffe, dinamiche di mercato, dinamiche competitive garantendo, nel rapporto con il Parlamento, trasparenza, vigilanza, il bene comune sia in termini di tariffe che di capacità di investimento.

Il Pubblico, sia nella funzione di controllore che di eventuale gestore (Anas), **deve recuperare anni di una cultura e pratica liberista** che hanno svuotato di competenze tecniche e scientifiche tanto il **Mit** che **Anas**, tanto il **Genio civile** che gli **Uffici locali per le opere pubbliche e il territorio**.

Occorre recuperare competenze, conoscenze, quantità minime per assicurare un reale controllo del pubblico sulle tante infrastrutture principali e secondarie, sulle realtà imprenditoriali che direttamente o in appalto pubblico agiscono su costruzione, manutenzione, gestione, servizi, recuperando anche una modifica

degli assetti istituzioni locali che ha peggiorato il quadro (si pensi alla rete stradale secondaria).

Solo il combinato disposto di questi interventi potrebbe permettere di valorizzare fino in fondo il patrimonio rappresentato dai tecnici, operai, professionisti che in questi anni hanno rappresentato anche punte di eccellenza in Anas e nelle imprese private.

Qualunque scelta di sistema, infine, compreso un progressivo ritorno del Pubblico gestore, al netto di una verifica su efficacia ed efficienza, **non può in nessun caso mettere in discussione i livelli occupazionali**, le competenze, le capacità industriali di queste realtà, ne – in assenza di una legge quadro e di un Authority forte - tanto meno **aprire le porte, quasi a prescindere**, a player magari stranieri che potrebbero avere interessi, nel mondo, non collimanti con le strategia di crescita del nostro Paese e di riconversione di un modello produttivo più efficiente e sostenibile.

Genova: la priorità è far ripartire città, porto, imprese.

La magistratura accerterà tutte le responsabilità sui tragici eventi del 14 Agosto. Ma ora la priorità deve essere l'immediata ripartenza di Genova e la CGIL, e siamo certi tutto il movimento sindacale, si deve mettere a disposizione di questo obiettivo.

Consapevoli che, pur nel dolore, questa potrebbe essere l'occasione per accelerare quel nuovo modello di città che affronti le sue fragilità storiche, come da tempo chiede anche la stessa CGIL.

Fragilità idrogeologiche figlie di un modello di sviluppo e di crescita che, non tenendone conto, ha ferito il territorio e che dimostra oggi quanto miope e "costoso" è stato ed è.

Fragilità urbanistiche, investendo sulla rigenerazione e sull'immediata messa in sicurezza dei quartieri, delle case e degli edifici pubblici a partire da quelle intorno al Ponte Morandi per cui la ricostruzione prima parte, prima può facilitare il rientro delle famiglie colpite o l'individuazione di adeguate soluzioni condivise con i cittadini interessati.

Genova rappresenta un punto strategico per l'intero sistema economico del Paese.

Fragilità viarie e ferroviarie che rappresentano un collo di bottiglia per la mobilità delle persone ma anche delle merci e che ci devono spingere, dopo il collasso che si rischia di registrare, ad **accelerare ogni intervento volto a diversificare sia i collegamenti che le modalità di trasporto** delle merci e delle persone. È evidente che si dovranno utilizzare più e meglio di prima la rete di trasporto pubblico urbano, su gomma, su ferro. Vanno potenziati i servizi da Levante a Ponente, anche oltre Voltri e Nervi, e i servizi che dalla Val Polcevera, dalla Val Bisagno e dall'entroterra portano i pendolari in centro. Serve uno studio serio sui sistemi di adduzione che crei sinergie fra il servizio pubblico su gomma e quello su ferro, anche oltre lo stretto perimetro dell'Area Metropolitana, per ridurre al minimo il traffico di mezzi leggeri che transitano quotidianamente a Genova, soprattutto nelle ore di punta. Per farlo serve una programmazione seria e puntuale, supportata dalle risorse adeguate.

Rispetto al trasporto merci su ferro, va finalmente trovata una soluzione al

potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria del nodo di Genova, rallentato negli ultimi anni dai contenziosi giudiziari, e comunque ridimensionato rispetto al progetto iniziale a seguito di scelte strategiche evidentemente sbagliate.

L'accelerazione dei lavori per ricollegare il porto storico con il Parco di Campasso (comunque situato sotto quello che resta del ponte Morandi) giunge tardivo, ma inizia a dare una visione di prospettiva per l'aumento della quota di traffico merci su ferro.

Con l'agibilità delle aree interessate dal crollo e la completa rimozione delle macerie, sono state ripristinate le linee ferroviarie. In attesa di capire se i due binari saranno interdetti alla circolazione perché interessati dalla demolizione del moncone di ponte sovrastante, i binari lato fiume (Sommergibile e Bastione) sarebbero comunque sufficienti per permettere l'accesso al porto, dove crediamo sia necessario potenziare un servizio di trasporto su rotaia delle merci dal porto agli interporti del Piemonte e della Lombardia, intervento che permetterebbe di snellire il traffico dai mezzi pesanti, per il trasporto merci, nell'area urbana.

Non solo **Gronda e Terzo Valico** da accelerare in funzione di un alleggerimento del movimentato in città e per consolidare lo sviluppo del Porto lungo le direttrici internazionali Sud-Nord e, tramite Piemonte e Lombardia, Est-Ovest, ma anche (visti i tempi tecnici di realizzazione delle nuove opere) **implementazione del passaggio da gomma a ferro**, intervenendo subito sul potenziamento del tratto ferroviario per le merci e attività portuali, con la sperimentazione di modalità di retro porto più avanzate e l'accelerazione dei collegamenti interportuali. Garantire al Porto di mantenere i suoi livelli di competitività, i contratti in essere e le attività programmate è fondamentale per la città e per il Paese. Così come occorre garantire, anche attraverso il potenziamento delle arterie secondarie, i flussi verso Genova e lungo la dorsale ligure.

Su Genova è necessario evitare ritardi e contenziosi giuridici e qualsiasi provvedimento di carattere legislativo deve prevedere che il costo dell'opera sia a carico del concessionario, e che siano individuati i soggetti che realizzino l'opera nel minor tempo possibile con le migliori tecniche costruttive e dei materiali, con l'obiettivo della massima sicurezza del lavoro.

Anche per questo, infine, la parola d'ordine deve essere: **“si scelga il sistema per abbattere e ricostruire l'ex ponte Morandi più veloce possibile”**, sapendo che ogni giorno che passa è un disagio in più per cittadini e lavoratori.