

BOZZA NON CORRETTA RELAZIONE di Alessandro Genovesi
17/6/2019

Care compagne e cari compagni, gentili ospiti, grazie per essere qui per questa giornata di riflessioni e proposte, con uno sguardo al rilancio dei nostri settori anche come elemento per una politica per la logistica e per la manifattura.

E un grazie al **Dott. Minenna**, che oltre che un validissimo economista, è anche un amico.

Così come ringrazio i nostri ospiti del mondo finanziario e del mondo delle costruzioni, in particolare **Pietro Salini, Carlo Zini**, con i loro dirigenti e collaboratori ed i tanti rappresentanti del mondo produttivo oggi presenti.

Permettetemi di inquadrare i lavori di oggi che saranno chiusi dal nostro Segretario Generale, **Maurizio Landini** che ringrazio per l'attenzione che sta dando ai temi della nostra categoria.

Quando tre anni fa iniziammo il confronto con il Governo sul superamento delle Leggi Obiettivo, per quello che sarebbe divenuto il programma da 150 miliardi denominato "Connettere l'Italia", evidenziammo i **punti di forza e le debolezze**.

I punti di forza erano (e sono) 4 - e per questo continuiamo a difenderli:

1. Un'idea di programmazione di medio periodo con la selezione delle priorità (*le famose 25 grandi opere e il completamento/manutenzione di altre 100*) e la certezza dei finanziamenti;
2. L'intermodalità come "metro di misura", dando centralità alle connessioni aree interne - grandi hub (*navali, ferroviari, aero portuali*), Nord-Sud, Italia - Corridoi Europei;
3. Il puntare in particolare sui porti (*riforma delle autorità*) e sul passaggio da gomma a ferro (*la famosa "cura del ferro"*) facendo del piano infrastrutture, parte importante di una strategia ambientale più generale, ma anche e soprattutto lo "scheletro" per una nuova rete logistica integrata (*quindi*

Piano Logistica e Trasporti) tale da abbattere i costi e quindi aumentare la competitività del sistema Paese. Volano per il **rilancio della produzione di vettori**, nuove propulsioni, materiali rotabili e navali, dei mezzi per il trasporto merci e persone.

Tutti settori strategici per valore ed innovazione della nostra manifattura.

E' anche con questo sguardo di sistema che abbiamo invitato **Francesca Re David** e **Stefano Malorgio**, rispettivamente Segretari Generali della Fiom e della Filt.

4. Il tutto dando **una funzione industriale nuova**, “le gambe”, alle grandi stazioni appaltanti, a partire da Anas e RFI (*da qui vi ricorderete il progetto di fusione, ma soprattutto i nuovi contratti di programma, i Piani industriali, l'aver chiesto ed ottenuto un nuovo mix tra investimenti in nuove opere e manutenzione, perché i due aspetti sono complementari e non alternativi*). Cioè **un'idea di stazioni appaltanti che qualificassero anche il mercato**.

Accanto a questi aspetti positivi - facilitati da un **Codice degli Appalti** certo da migliorare, certo con diverse ridondanze ma che indicava una separazione tra progettazione, esecuzione e collaudo spostando molto sulla fase progettuale e sull'offerta tecnica, ecc. - indicammo anche criticità e mancanze.

La prima era **l'assenza di una stringente e corretta interpretazione dell'art. 30 c.4 del Codice**, relativamente al fatto che se vuoi un lavoro di qualità, devi investire sulla corretta applicazione dei CCNL, sulla lotta al dumping come lotta (per altri versi) al meccanismo del massimo ribasso. Su questo producemmo avanzamenti con il **protocollo Anas**, con le **Linee Guida al Mit**, con numerosi accordi con gli enti locali o le grandi imprese (da ultimo l'importante accordo sulla **ricostruzione del Ponte Morandi**). Ma il tema c'era e c'è ancora ovviamente, pensiamo solo al fatto che non siamo riusciti a replicare l'accordo Anas con RFI ...

La seconda criticità era il fatto che, per quanto importanti siano il ruolo di Anas e RFI, **mancava e manca una strategia** - anche un po' “coercitiva” passatemi la parola - **per ridurre le stazioni**

appaltanti, qualificandone però l'azione. **Trenta mila stazioni appaltanti** (*tra regioni, comuni, enti di area vasta, aziende speciali, ecc.*) in un contesto per di più di forte riduzione del personale tecnico (*per cui negli ultimi 10 anni abbiamo perso tra genio civile, uffici tecnici, assessorati ai lavori pubblici 15 mila tra geometri, architetti ed ingegneri*) **sono di per sé un freno alla cantierizzazione.**

Se poi aggiungiamo che un dirigente, anche se applica il bando tipo dell'Anac, rischia sempre il danno erariale il quadro si completa

Infine, ma non per importanza, **ANZI**, il terzo elemento di criticità che denunciavamo era **l'assenza di interventi mirati per affrontare una fragilità finanziaria** (*e quindi una sovra esposizione debitoria*) che avrebbe potuto colpire diversi grandi player del settore - vittime del circuito vizioso tra crescente incidenza dei crediti deteriorati nei bilanci bancari, irrigidimento dei requisiti patrimoniali, congiuntura sfavorevole, ritardi nei pagamenti da parte delle PP.AA.

Cioè vedemmo prima di altri che, in assenza di un intervento politico deciso delle banche e dello Stato, avremmo anche potuto aggiudicare le opere, ma poi avremmo fatto fatica ad avviare o completare i cantieri.

Su questo il **dott. Miccichè** ed il **dott. Gianluca Verzelli**, forti del loro ruolo ruolo e della loro lunga esperienza, oltre che interloquire con le nostre proposte, potranno dirci se l'analisi sia o meno corretta.

In particolare su questo ultimo punto, forti anche di quelle che in gergo si chiamano le informative sindacali art. 111, **chiedemmo un incontro al nuovo Governo**, anche in coerenza - lo voglio ricordare - con **l'Avviso Comune che siglammo con l'ANCE nel luglio del 2018** che testualmente chiedeva un Tavolo per affrontare "il tema delle sofferenze creditizie che, a dicembre 2017, erano pari a circa 100 miliardi", evidenziando il rischio di un piano generalizzato di cessione degli NPLs (che contengono anche crediti in bonis) a fondi speculativi, o ancora che magari alcune banche, non credendo ad un rilancio industriale delle imprese, potessero decidere di fatto di trasformarsi in "speculatori".

Infine, poiché inascoltati, mentre si disquisiva di fantomatiche “analisi costi benefici” o si trasformavano le grandi opere in oggetto di scontro elettorale, siamo giunti allo **sciopero generale, unitario e dell’intera filiera, del 15 marzo scorso.**

Abbiamo già perso troppo tempo.

Perché ai problemi di Trevi si sono aggiunti quelli di Tecnis, GLF, Condotte, Astaldi, CMC e dei loro indotti e fornitori.

Migliaia di lavoratori a rischio, professionalità di altissimo livello che ci invidiano nel mondo, cantieri bloccati e opere che vanno a singhiozzo ...

E mentre noi chiedevamo una politica industriale, rivendicavamo l’esigenza di avere grandi aziende, più solide per competere nel mondo, il Governo ci ha risposto con il decreto di riforma del Codice Appalti. Un decreto su cui il giudizio della Cgil e dell’intero movimento sindacale è noto. Così come è nota **la contrarietà delle principali associazioni ambientaliste e di quelle impegnate contro le mafie ...**

E su cui voglio sottolineare solo un aspetto, senza entrare nella polemica sul ritorno al massimo ribasso, sull’aumento della % di subappalto, ecc.:

Al di là delle singole norme è **proprio sbagliato il messaggio che sotto intende.**

Sbagliato perché sembra dire che il problema che oggi abbiamo non è un problema industriale, non è un problema di investimenti pazienti, di solidità finanziaria, ma è solo un problema di regole e che quindi, liberato il mercato da “lacci e laccioli” tutto tornerà a girare.

Non è così. Per quanto importanti possano essere le politiche regolatorie - e a nostro parere al massimo potremmo chiamarle “deregolatorie” - esse **non possono sostituirsi alle politiche industriali**, all’esigenza di una regia pubblico-privato sugli investimenti. Rischiamo di sbagliare l’analisi sulla causa della malattia e di fornire al paziente una medicina, amara per i lavoratori, ma dannosa e nociva anche per il Paese.

Per questo noi oggi vogliamo parlare del “vero sblocca cantieri”, dello “**sblocca cantieri finanziario**” come lo ha chiamato Minenna in un editoriale sul Sole 24 Ore.

Partendo da un’analisi del quadro reale:

Se prendiamo solo le 25 opere dell’Allegato Def 2016, poi Connettere l’Italia, tra opere ferroviarie, stradali, metropolitane stiamo parlando di **cantieri bloccati, in sofferenza o a rilento che interessano 24.500 potenziali addetti diretti, 70 mila con l’indotto** per un importo complessivo di oltre 12 miliardi “congelati”;

Se ci riferiamo ai cantieri coinvolti dalle difficoltà delle prime 5 grandi aziende in concordato parliamo di **60 cantieri grandi e medi** *(alla fine della relazione troverete tra gli allegati le specifiche dell’opera, la regione interessata, la tipologia dell’affidamento, la stazione appaltante e l’affidatario).*

Parliamo di **10 miliardi di lavori che diventano 13 con quelli revocati** (dal Piemonte alla Sicilia, da Napoli a Sassari, da Gela alla Calabria, ecc. anche qui troverete alla fine i riferimenti), per un totale di quasi 23 mila lavoratori a rischio e di centinaia di milioni di euro su cui sono in sofferenza appaltatori e fornitori.

Sapendo poi che si illude chi pensa che, scorrendo la lista alla ricerca dei secondi o terzi nell’aggiudicazioni si trovino, tranne qualche lodevole eccezione, soggetti meno fragili o che non siano anche essi in concordato o prossimi ad esserlo.

Il problema è un problema di sistema (quello dei grandi soggetti industriali nelle costruzioni) che diviene problema nazionale.

Bene ha detto il Dott. Salini *(poi diremo la nostra anche sul suo progetto specifico)* quando ha sottolineato che l’Italia ha bisogno di una visione a lungo termine per le infrastrutture e per gli investimenti nel settore, per stimolare la crescita, creare occupazione”.

E dobbiamo farlo con le risorse finanziarie che ci sono, per diventare maggiormente competitivi, attuare economie di scala, completare i cantieri in Italia con player in grado di competere

però nel mondo, anzi - lo dico cinicamente - di lavorare all'estero per importare poi valore in Italia, nelle sue opere, nella catena delle forniture e degli appalti, mettendo il lavoro e il Know how al centro. Senza aver paura della grande industria, "perché non possiamo limitarci ad essere degli artigiani, servono soggetti industriali forti che, quando serve, facciano da apri pista".

La nostra proposta vuole quindi affrontare alcuni nodi in un'ottica di sistema, partendo dalle costruzioni, ma - a mio parere - sperimentando iniziative che potrebbero domani essere esportate anche in altri settori strategici.

Primo nodo: come rimettiamo in pista le imprese che, per crisi finanziaria e di liquidità, rischiano di tenere fermi i cantieri o al massimo - passando per "spezzatini selettivi" - ci possono riconsegnare una "mappa bucherellata" delle opere programmate, quelle cioè dove i cantieri sono più redditizi?

Guardate il tema è importantissimo perché riguarda quel quadro di insieme, quell'intermodalità, soprattutto guardando al Sud e verso gli hub merci oltre che alle "operazione di ultimo miglio", che erano alla base di Connettere l'Italia.

Secondo: come lo si fa riducendo l'esposizione debitoria a tutela tanto di chi viene comprato che di chi potrebbe acquisire, garantendo al massimo perimetri occupazionali, ed ovviamente anche i creditori ed i fornitori?

Terzo: come fare tutto ciò consapevoli che le grandi quantità di crediti chiamano in causa anche la tenuta del sistema bancario? Sapendo che le banche stesse sono di fronte ad un bivio evidente, tra scommessa industriale e riduzione delle sofferenze (*perché tutti hanno degli azionisti a cui rispondere*).

Quarto: come si coglie questa occasione per un riposizionamento industriale delle aziende di costruzioni, che nel tempo si sono allontanate dalla loro missione di "costruire" per diventare soggetti finanziari? Come impariamo dagli errori di certo management?

Allora qui ci possono venire in soccorso almeno due elementi (ma su questo **Minenna** sarà più bravo di me):

il primo è l'oro nero rappresentato dagli oltre 1400 miliardi di risparmi privati, di cui 1/3, lo ricordo sempre, è nel Sud. Quel Sud che magari non lo sa, ma sta anche pagando gli investimenti privati al Nord o all'estero.

Il secondo è il ruolo del pubblico, dello Stato innovatore. Quel pubblico che per noi deve agire in collaborazione con il sistema delle banche e deve svolgere funzioni anche di garanzia spingendo lo stesso sistema bancario ad una nuova politica del "credito industriale", della "svalutazione oggi e trasformazione in azioni" per essere elemento di sostegno all'industria.

E qui il riferimento è esplicito a **Cassa Depositi e Prestiti** alla luce del suo piano industriale 2019-2021 che, se attuato, giudichiamo positivamente perché basato sul "passare dalla logica di finanziatore alla logica di programmazione" come dichiarato dal suo Ad. Fabrizio Palermo. "203 miliardi da attivare nei prossimi 3 anni, di cui 111 di risorse proprie e 92 miliardi da investitori privati ed istituzionali". "Funzionali alla riorganizzazione del portafoglio di Gruppo su una logica industriale e per settore di attività" (*sto leggendo tutti virgolettati dal Piano*) e che facilitino anche il "raggiungimento degli obiettivi fissati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite". Obiettivo coerente con quello di "accelerare lo sviluppo delle infrastrutture, tanto da costituire un'unità dedicata "CDP infrastrutture" (...) "coinvolgendo soggetti industriali in operazioni di partenariato pubblico-privato" per essere "promotore/acceleratore delle infrastrutture fondamentali" nonché "finanziatore di infrastrutture e di opere strategiche".

E cosa è più "paziente" del risparmio postale? Cosa può dare certezza di rendimento nel medio periodo più delle infrastrutture strategiche di Connettere l'Italia?

Del resto tutto ciò è coerente anche con il ruolo di Istituto Nazionale di Promozione del **Piano Juncker per l'Italia affidato proprio a CDP**.

Ecco allora che vi sono tutte le condizioni per una proposta esplicitamente sostenuta dal Sindacato - pensando anche allo stesso Progetto Italia lanciato da Salini - per una nuova stagione di politiche industriali, con un'idea di programmazione degli investimenti pubblici e privati a medio periodo, contro ogni logica speculativa.

Noi proponiamo uno "sblocca cantieri finanziario", nella possibile doppia veste di un Fondo nazionale Banche-CDP che agisca anche tramite una specifica "**società veicolo**", da un lato sostenendo le svalutazioni delle banche che trasformano i crediti in partecipazione azionaria, dall'altra ripatrimonializzando le imprese di costruzioni con risorse della CDP, partecipando, di volta in volta e coinvolgendo sempre forti partner industriali, anche alla Governance.

Un fondo o Società Veicolo che, con tutte le garanzie, non ho problemi a dirlo possa in prospettiva vedere al proprio interno una **partecipazione anche dei Fondi Previdenziali Contrattuali**.

E che magari possa anche, in aggiunta, essere soggetto anticipatore per le grandi stazioni pubbliche e per i pagamenti delle PP.AA.

Uno strumento che quindi possa agire direttamente o tramite garanzie (qui ci aiuterà la comunicazione di **Minenna**) ma a condizione che:

- sia un **intervento di medio periodo**, cioè non "one shot";
- sia un **intervento di sistema**, cioè che non sia solo di sostegno ad una singola operazione che sarebbe parziale e insufficiente;
- che sia "**pluralista**", cioè in grado sia di **guardare alla catena dei fornitori** ove operano anche aziende di medie dimensione (non si possono liquidare i fornitori con meno cash del 50% dei crediti perché anche a loro le banche chiedono soldi freschi) e sia che non riproponga - magari guardando solo alla principale azienda del settore - **forme di fatto "monopoliste"**. Sul mercato vi sono

anche altri soggetti potenzialmente interessati ed in grado di guardare non solo ad Astaldi ma anche a Condotte, Tecnis, GLF, Cmc ecc., perché vi sono imprese di medie dimensioni ma con ancora molti operai che non possono, pregiudizialmente essere tagliate fuori, e ci sono diversi istituti bancari che potrebbero, anche oltre Intesa San Paolo, guardare con interesse e saggezza ad un'operazione industriale.

-Che sia, infine, occasione per una “riorganizzazione” interna delle grandi aziende, dei loro processi, delle loro articolazioni operative, della corretta valorizzazione delle professionalità, della riduzione delle sperequazioni che, inutile girarci intorno, vedono un rapporto anche salariale tra operai ed impiegati da un lato, quadri e soprattutto dirigenti dall'altro molto alto, profondamente squilibrato, mortificante in diversi casi. Eredità malsana anche di una provenienza storica di alcune di queste aziende, tra familismo e ex pubblico, che oggi non ha ragione di essere. Perché ingiusta e perché, se riorganizzazioni vanno fatte, è da lì che per noi si deve partire.

Su questo punto vogliamo essere chiari.

L'operazione finanziaria che proponiamo deve essere al servizio di un forte posizionamento industriale che vuol dire:

che non stiamo sostenendo altre operazioni finanziarie o la mera remunerazione di dividendi futuri;

che per essere credibili occorre definire con serietà e condivisione i target lavori ed i target paesi, cioè dobbiamo dirci che non vi può essere la rincorsa a lavori in perdita o con margini tali da non coprire i costi fissi e che vi deve essere un equilibrio tra lavori nazionali e lavori esteri;

che occorre avere il coraggio di investire sulle figure professionali necessarie alle attività core. Per troppo tempo abbiamo avuto e abbiamo troppe figure dirigenziali e quadri che oltre ad essere pagati tanto, forse troppo, non c'entrano con le attività core di un'azienda di costruzioni. Per dirla con le parole di un delegato “troppi rimpallisti e pochi che vanno a canestro”.

Non si tratta solo di riequilibrare situazioni al limite, di ridurre il ricorso esasperato a consulenti esterni (non faccio nomi ma una delle 5 aziende oggetto delle nostre discussioni di oggi ha una struttura salariale tale per cui in una sede 69 dirigenti costano 14 milioni di euro l'anno, quasi quanto gli altri 202 dipendenti) ma del messaggio che questa operazione deve dare: **qui si torna a fare industria non finanza.**

Questa è l'occasione anche per recupera occasioni mancate nel passato, anche sinergie dette ma mai fatte perché il coraggio di una **vera analisi delle strutture operative** non si è mai voluta fare, mentre ci si spostava sempre più con la testa fuori dal ramo delle costruzioni.

Su queste coordinate dobbiamo capire **se vi è condivisione** e **dobbiamo fare presto perché il tempo per il Paese è scaduto.**

Dobbiamo avviare non solo un confronto con tutti i soggetti, sindacati compresi, ma se mi passate il termine **ingaggiare anche una battaglia politica e culturale** in Italia ed in Europa (*penso alla nascente Commissione e alla BCE*) affinché - lo dico con una battuta - si accetti fino in fondo la lezione che la crisi passata ci ha consegnato, anche in termini democratici.

Si accetti cioè una nuova politica dell'intervento pubblico, del rapporto pubblico-privato, con una **definizione diversa di cosa deve essere oggi Aiuto di Stato.** Si torni cioè a guardare con favore quello Stato che, pur nelle regole di mercato, sia soggetto attivo, soggetto innovatore.

Aiutando anche il sistema bancario nazionale ed europeo a tornare allo spirito di una volta.

Sia chiaro non sto proponendo una riscrittura del Testo Unico Bancario che dal 1993 ad oggi, anche per intervento della BCE, ha prodotto significativi cambiamenti.

Sto parlando dello spirito della Legge **Glass-Steagall**, quando Roosevelt - dopo la crisi del 29 - divise da una parte le Banche Commerciali e dall'altra le Banche d'Affari, cioè quelle dedicate al

credito alle imprese e alle famiglie e quelle che giocavano in Borsa con i soldi dei privati (assumendosene il rischio).

Ovviamente non è questa la sede per un dibattito sugli effetti della scelta, fatta nel 1999 da Clinton di superare la legge Glass-Steagall, e non vorrei su questo che si aprisse un dibattito, ma sono convinto che questo aspetto centri, magari solo per una parte, con i problemi di cui oggi discutiamo.

Anche su questo magari il **Dott. Micciché**, Presidente dello storico istituto **IMI**, potrà aiutarci a comprendere meglio.

Infine una riflessione su Progetto Italia, approfittando della presenza del **Dott. Salini**.

Progetto Italia, in realtà già avviato in piccolo con l'acquisto di Cossi per il mercato italo-svizzero, con un ruolo positivo svolto da Banca Popolare di Sondrio (*anche se ovviamente la scala è diversa*), pone un tema giusto, un obiettivo condivisibile: **la creazione di campioni nazionali industrialmente forti** (per noi è al plurale come si è capito) che oltre a **salvaguardare occupazione e professionalità (che per noi sono ovviamente il primo obiettivo)** siano in grado di reggere la competizione con i grandi colossi esteri per fare una doppia operazione: completare le opere di cui il Paese ha bisogno ma anche di "importare" valore dai mercati esteri al mercato nazionale che è asfittico, trasferendo ricchezza verso l'Italia.

Poniamo però alcune questioni, in modo aperto ovviamente:

La **diluizione del debito Astaldi** verso le Banche deve essere significativa, pena indebolire Salini Impregilo che ovviamente ha già le sue partire finanziarie aperte e chiaro deve essere il protagonismo delle Banche e di CDP nella Governance anche a scopo direi "**formativo**". Per troppo tempo le banche hanno spinto le imprese a prendere lavori anche sotto costo pur di garantire rientri e liquidità ...

Serve immissione di **denaro fresco** - e qui la proposta che oggi avanziamo - ma "**paziente**", con una chiara finalizzazione agli aspetti industriali.

Le sinergie operative, che possono essere molte, devono salvaguardare i perimetri occupazionali e le figure tanto tecniche che operaie che servono a fare costruzioni, anche **attraverso un rafforzamento dei Consorzi.**

Occorre un **confronto sindacale sul piano industriale e sulla riorganizzazione** - direi quasi il “riequilibrio” - **dei processi interni e delle diverse figure professionali, dei target lavori**, di quello che serve per tornare a fare industria delle costruzioni. Perché se veramente si vuole essere grandi player non è possibile avere ancora operai che lavorano sulle grandi opere inquadrati tra il 2° e 3° livello - magari abusando dei sub appalti - quando l’operaio specializzato dovrebbe essere al 4°. Non è possibile avere figure tecniche, amministrative e commerciali di grande qualità che guadagnano 10/15 volte in meno magari dei loro capi diretti. Sarò di parte e forse un po’ scorretto, ma se penso all’impresa che compete penso a quell’impresa dove gli operai prendono 2000 euro, i tecnici 3 mila e i dirigenti 4/5 mila (così cito un caso positivo la CMB rispetto a quello negativo di inizio relazione). Anche perché ogni rilancio serio, ogni qualificazione di impresa, *o parte dalla valorizzazione del lavoro, dell’apporto di tutti* o non è definibile tale, almeno per noi che con questo spirito, responsabile ma netto, siamo pronti a sederci per discutere.

Serve una **decisione rapida del Tribunale di Roma** ed un’azione esplicita di sostegno da parte del Mise e del Governo, affrontando in un’ottica di sistema non solo la vicenda Astaldi ma anche quella delle altre grandi aziende in concordato che hanno ancora in pancia importanti lavori e **che devono essere velocemente cedute/acquisite.**

Trovando il giusto equilibrio anche verso le aziende dell’appalto e dei fornitori che ovviamente, qualcosa ci rimetteranno, ma **non possono pagare solo loro la ristrutturazione ed il rilancio delle grandi imprese** ne tanto meno gli errori non dei propri manager.

Soprattutto **facendo uscire dal cono d’ombra** alcune realtà che stiamo già perdendo, proprio per il voluto silenzio da parte della politica e penso al **destino di GLF o Tecnis**, tanto per essere chiari.

E sul tema dell'indotto voglio dire altre poche parole ma chiare, dopo aver sottolineato che questo progetto non può scaricarsi su di loro e non può finire con la liquidazione solo del 20/25% dei loro crediti.

Salvare le grandi imprese e qualificarne l'indotto non è alternativo ad una politica mirata per le nostre PMI. Servono strumenti diversi.

Per le grandi opere parlare del protagonismo delle PMI è fantascientifico, in tutto il Mondo sono meno di **30 le imprese che hanno il 90% delle grandi opere**. E grandi imprese, forti, danno lavoro a catene lunghe di fornitori, a partire da chi produce i materiali (e la crisi delle costruzioni è crisi anche del cemento, del ferro, del calcestruzzo, delle pietre, ecc.) e a chi fornisce servizi, ne aiutano la crescita e la specializzazione.

Se ho capito bene anche con questo spirito si sta discutendo con l'Ance per un **protocollo relativo ad indotti e forniture** ed è un'azione saggia su cui **ci piacerebbe dire la nostra visto che rappresentiamo anche quei lavoratori**. Anzi propongo all'Ance di confrontarsi con la nostra proposta e di farne su questo, una base di discussione da portare a tutti gli stakeholder. Facendo quel famoso tavolo a Palazzo Chigi non sul settore in generale, ma su questo punto specifico del "rilancio delle grandi imprese e dei loro indotti".

E sempre con questo spirito di fare sistema, **leggiamo positivamente il rientro di Salini Impregilo in Ance**. L'associazione può aiutare Salini a comprendere meglio le problematiche di tante imprese medie che sono ancora parte importante del sistema, e Salini Impregilo può rafforzare nel dibattito interno un'idea di investire sulle competenze, su buone relazioni industriali, sulla necessità di fare massa d'urto verso un sistema politico e finanziario troppo disattento ai nostri settori.

Detto ciò è evidente, poi, che per le PMI **servono strumenti specifici**.

Che sarebbe parziale una politica solo per le grandi aziende.

Noi per primi chiediamo strumenti ad hoc che avviino soprattutto una nuova stagione di **rigenerazione diffusa dell'edilizia privata e pubblica**, anche con strumenti finanziari specifici.

Pensiamo alla cedibilità bancaria **totale e cumulabile** dei vari bonus per ristrutturazioni, risparmi energetici, anti sismico ecc. Che poi è l'80% del mercato delle costruzioni. Il futuro dell'edilizia privata è nella rigenerazione, nel green building.

Mettere due politiche diverse e anzi complementari, perché una rafforza l'altra, in alternativa è **un errore concettuale ancor prima che economico**.

Sarebbe come dire che le grandi opere sono in alternativa alla messa in sicurezza del territorio, ad una nuova politica di edilizia scolastica o sanitaria.

Per un Paese fragile ed in ritardo come il nostro **servono entrambi**, vanno fatte entrambe le politiche e si devono parlare, in un rapporto virtuoso. E non a caso - e chiudo da dove avevo iniziato - nella piattaforma del 15 Marzo dopo la proposta su Banche e CDP abbiamo inserito diverse proposte su questo, sull'esigenza di tornare ad essere un Paese che programma, che governa i processi, che sa far parlare i diversi livelli istituzionali come i diversi soggetti sociali e dell'economia.

Consapevoli che dietro il rilancio del settore, c'è il rilancio del Paese.

Oggi con **Francesca e Stefano** parleremo anche delle immediate ricadute sui loro settori più direttamente interessati, ma sappiamo che potremmo parlare anche del rapporto con i giacimenti culturali, con il turismo, con la produzione di servizi avanzati.

Oggi rilanciamo, anche con questa proposta specifica, insieme alle altre categorie, alla Cgil ma anche a Cisl e Uil la piattaforma del 9 Febbraio per una diversa politica economica. Perché è questo che serve al Paese.

Grazie.

IMPRESA	SATO CRISI	FORZA DIRETTI (ITALIA/ITALIA- ESTERO)	OCCUPAZIONE GRUPPO	COMMESSE ITALIA (Consortii e Dirette + commesse da contrattualizzare) CONTROLLATE	AMMORTI ZZATORI SOCIALI
<p>SOCIETA'ITALIANA per CONDOTTE d'ACQUA in AS</p> <p>Tavolo di crisi MISE</p>	<p>Amministrazione straordinaria da 08/2018</p>	<p>250c.a.</p>	<p>1400c.a.</p>	<p>- Cociv (av/ac Milano – Genova , partecipazione societaria 20%)*</p> <p>- Lioni- Grottaminarda (Commessa stradale)</p> <p>- Nodavia Scpa (Passante AV Firenze)</p> <p>- Sistema MO.SE. *</p> <p>- Porto di Napoli</p> <p>-Concorso (Policlinico di Caserta)</p> <p>Da contrattualizzare:</p> <p>- Città della salute (Milano)</p> <p>- Nuova Casa Circondariale Bolzano</p> <p>- Centro Bibliotecario “Pascoli” Bolzano</p> <p>- AV/AC Brescia –Verona 1° Lotto funzionale</p> <p>Cons. Capav2*</p> <p>-AV/AC Verona-Padova 1° Lotto funzionale</p> <p>Cons. IRICAV 2 *</p> <p>- Roma -Viterbo</p> <p>(Nota*: Rientrano nelle 25 opere strategiche)</p> <p>PRINCIPALI CONTROLLATE:</p> <p>Inso Spa: 250addetti (CCNL Metalmeccanico)(FI)</p> <p>Sof Spa: 250 addetti (CCNL Metalmeccanico)(FI)</p> <p>Cossi Spa: 85 addetti (CCNL Edile)(BS)</p>	<p>CIGS diretti</p> <p>Condotte + 3</p> <p>Consortii per durata piano AS</p>

<p>ASTALDI Spa</p> <p>Tavolo di crisi MISE</p>	<p>Concordato in bianco ex art.161 l.fall. Da 10/2018</p>	<p>660c.a.</p>	<p>10.500c.a.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cantiere Piemonte- Savoia (RESCISSO) - Cantiere Genova – Voltri (Nodo ferroviario)(RESCISSO) - Quadrilatero Marche-Umbria (Commessa ANAS)* - Monte Sant'angelo (NA) – Infraclegrea - Parco S.Paolo (NA) Infraclegrea -Porto Mercantile di Taranto - Base Nato Sigonella (Sicilia) - Diga Monte Nieddu (Sardegna)(IN VIA DI RESCISSIONE) - Brennero Tunnel Construction (Galleria del Brennero lato Italia)* - Iricav DUE -AV/AC- Verona-Padova -Metro Blu –Metropolitana Milano* -Metro C Scpa – Metropolitana Roma* - Capodichino AS.M Scrl (NA) -NACAV Scrl – AV/AC Napoli-Bari * - SIRJO Scpa – SS.106 Ionica (Calabria)* - SANT'AGATA SCRL - Commessa Rfi Bicocca-Catena Nuova –SICLIA * <p>(*Nota: Rientrano nelle 25 opere strategiche)</p> <p>PRINCIPALI CONTROLLATE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - N.B.I.Spa 483 addetti (CCNL Metalmeccanico) (BO) - Astaldi Concessioni 30 (RM) 	<p>CIGS per crisi durata 12 mesi</p>
---	---	----------------	-------------------	--	--------------------------------------

<p>TECNIS in AS</p> <p>Tavolo di crisi MISE</p>	<p>In Amministrazione Straordinaria da 06/2017</p>	<p>50c.a.</p>	<p>170c.a.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Cantiere Micigliano (RI) Commessa ANAS - Nodo di Palermo (Commessa RFI)* - Tiburtina Scarl (Comune di Roma) - Salerno Porta OVEST (Autorità portuale Salerno) - Cantiere Vallo di Lucania (Commessa Reg. Campania)(RESCISSO) - Metropolitana Catania (Circumetnea)* - Ospedale San Marco Catania - Ospedali della Calabria (VV- Sibaritide) - Potenza – Melfi (Commessa ANAS) - Porto Marina di Naxos (Catania) <p>(*Nota: Rientrano nelle 25 opere strategiche)</p> <p>DA CONTRATTUALIZZARE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nodo di Bari (Commessa RFI) 	<p>In CIGS per durata piano AS-ultimazione e prevista Gennaio 2019)</p>
--	--	---------------	----------------	--	---

<p>CMC di Ravenna</p> <p>Tavolo di crisi MISE</p>	<p>Concordato in bianco ex art.161 l.fall. Da 12/2018</p>	<p>1200c.a.</p>	<p>10.000c.a.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Italia 61 Scarl (Metropolitana di Torino)*(FALLITA) - Consorzio Letimbro Sacrl (SS1 Savona – Albisola)(Commessa ANAS)(Scarl in Liquidazione) - Cantiere P.zza Dante Roma (Commessa Presidenza Consiglio Ministri) - Cantiere Roma Tre (Università di Roma Tre) - Quadrilatero Marche-Umbria (Commessa ANAS)* - Bolognatta Scpa (Commessa Anas) SS121 Palermo-Agrigento - Empedocle scpa (Adeguamento SS640-A19 Commessa ANAS)SICILIA * - Metropolitana CATANIA (Tratte Nesima –Monte PO e Stesicoro-Palestro)* <p>(*Nota: Rientrano nelle 25 opere strategiche)</p> <p>PRINCIPALI CONTROLLATE:</p> <p>BE Infrastrutture (CCNL Metalmeccanico):Addetti 10 (RA) SIC : (CCNL Edile): Addetti 20 (RA) GED (CCNL Ed/Metalm): Addetti 70</p>	<p>-</p>
--	---	-----------------	-------------------	--	----------

GRANDI LAVORI FINCOSIT	Concordato in bianco ex art.161 l.fall. Da 06/2018	100c.a.	900c.a.	- Cantiere Val Lemme , AV/AC Milano Genova- Affidamento Cociv* - Cantiere Serravalle , AV/AC Milano Genova Affidamento Cociv* -SS Rho-Monza - Ospedale di Udine - Piattaforme marittime di: Vado ligure Taranto Tempa Rossa (Eni) (*Nota: Rientrano nelle 25 opere strategiche)	CIGS per crisi durata 12 mesi. Aperta procedura di mobilità per 68 su 86
		TOT. FORZA DIRETTI (IT/ES) 2.260	TOT. FORZA GRUPPO 22.970		

OPERA	REGIONE	TIPOLOGIA AFFIDAMENTO	STAZIONE APPALTANTE	AFFIDATARIO
Torino Lione (italia)	PIEMONTE	Appalto integrato	Rfi-Telt	In attesa iter autorizzativo, analisi CB
A33 Asti-Cuneo (Tratta Alba-Cherasco)	PIEMONTE	in attesa di gara	Sias	in attesa iter autorizzativo
Tenda bis	PIEMONTE	Appalto integrato	Anas	in attesa nuova assegnazione
Metro Torino Tratta Lingotto-Bengasi	PIEMONTE	Appalto integrato	Infra.TO	Interessato da crisi CMC
Terzo Valico dei Giovi	PIEMONTE/LIGURIA	Contraente Generale	Rfi	Cons.Cociv-interessato da crisi Condotte
Nodo Ferroviario Genova	LIGURIA	Appalto Integrato	Rfi	Interessato da crisi Astaldi
Variante Aurelia- La Spezia	LIGURIA	Appalto Integrato	Anas	Rescisso, in attesa nuova assegnazione
SS1 Nuova Aurelia Savona-Albisola	LIGURIA	Appalto Integrato	Anas	Cons. Letimbro Scarl, interessato crisi CMC
Gronda di Ponente	LIGURIA	in attesa di gara	Aspi	in attesa di iter autorizzativo
AV/AC Verona-Padova	VENETO	Contraente Generale	Rfi	Cons Iricav 2 - In attesa iter autorizzativo
Riqualificazione SP 56 Rho-Monza	LOMBARDIA	Appalto Integrato	Anas	Interessata da crisi Gif
Pedemontana Lombarda(B1,B2,C,D)	LOMBARDIA	Appalto Integrato	APL	Interessata da crisi Gif
Città della Salute	LOMBARDIA	Finanza di Progetto	Regione Lombardia	Interessata da crisi Condotte
Linea 4 Lorenteggio - Linate	LOMBARDIA	Concessione	M4	MetroBlu Scarl- Interessata da crisi Astaldi
AV/AC Verona-Padova	VENETO	Contraente Generale	Rfi	Cons. Cepav 2- In attesa iter autorizzativo
Sistema MO.SE.	VENETO	Contraente Generale	Prov.Acque	Interessata da crisi varie aziende
Ospedale Udine (III e IV Lotto)	FVG	Finanza di Progetto	Regione FVG	Interessata da crisi Gif
Nuova casa circondariale di Bolzano	TRENTINO A.A.	Project Financing	Prov.Aut.BZ	Interessata da crisi Condotte
Biblioteca Complesso scolastico Pascoli	TRENTINO A.A.	Appalto integrato	Prov.Aut.BZ	Interessata da crisi Condotte
Sottoattraversamento Fiume Isarco	TRENTINO A.A.	Appalto sola esecuzione	Rfi -BBT SE	Cons. Isarco (SI-Strabag)
Galleria di Base del Brennero Lotto Mules 2,3	TRENTINO A.A.	Appalto sola esecuzione	Rfi -BBT SE	BTC Scarl, interessata da crisi Astaldi
4° Corsia Tangenziale Bologna	EMILIA/ROMAGNA	in attesa gara	Aspi	In attesa iter autorizzativo
Coll. Stradale Campogalliano-Sassuolo	EMILIA/ROMAGNA	Appalto Integrato	Anas	In attesa iter autorizzativo
Stazione AV/AC Firenze	TOSCANA	Contraente Generale	Rfi	Nodavia, Interessata da crisi Condotte
Terza Corsia A11	TOSCANA	in attesa di gara	Aspi	In attesa iter autorizzativo
A1 Terzo Corsia FI Sud-Incisa	TOSCANA	in attesa di gara	Aspi	In attesa di assegnazione
Ospedale Cisanello	TOSCANA	Finanza di Progetto	Regione Toscana	Ricorso
Sistema Quadrilatero	MARCHE/UMBRIA	Contraente Generale	Anas	Interessata crisi Astaldi
Corridoio intermodale Roma-Latina	LAZIO	Concessione	Autostrade del Lazio	Ricorso
Raddoppio ferroviario Roma-Viterbo	LAZIO	In attesa di gara	astra	Ricorso
Completamento Orte-Civitavecchia	LAZIO	In attesa di gara	Anas	In attesa iter autorizzativo
Completamento Metro C (Venezia-Clodio)	LAZIO	Contraente Generale	Roma Metropolitana	Metro C Scpa interessata da crisi Astaldi
AV/AC Napoli-Bari (Tratta Napoli-Cancello)	CAMPANIA	Appalto Integrato	Rfi	Nacav Scrl /Astaldi - SI)
Salerno Porta OVEST	CAMPANIA	Appalto sola esecuzione	Autorità Portuale SA	Interessata da crisi Tecnis
Lioni-Grottaminarda	CAMPANIA	Appalto sola esecuzione	Commiss.	interessata da crisi Condotte
Ospedale di Caserta	CAMPANIA	Appalto sola esecuzione	Reg.Campania	interessata da crisi Condotte
Cumana	CAMPANIA	Concessione	Reg.Campania	Interessata da crisi Astaldi
Infralegrea	CAMPANIA	Concessione	Reg.Campania	Interessata da crisi Astaldi
SS 106 Jonica	CALABRIA	Contraente Generale	Anas	Sirjo (SI-Astaldi)
Ospedale Sibaritide	CALABRIA	Project Financing	Regione Calabria	Interessata da crisi Tecnis
Ospedale Gioia Tauro	CALABRIA	Project Financing	Regione Calabria	Interessata da crisi Tecnis
Metropolitana leggera Cosenza -Rende	CALABRIA	Appalto Integrato	Regione Calabria	Interessata da crisi CMC
Anello Ferroviario di Palermo	SICILIA	Appalto integrato	Rfi	Interessata da crisi Tecnis
ME-CT-PA Tratta Bicocca-Catenanuova	SICILIA	Appalto integrato	Rfi	S.Agata Scarl (Astaldi-SI)
Palerm- Lercara Friddi	SICILIA	Contraente Generale	Anas	Bolognetta Scpa, interessata da crisi CMC
Agrigento- Caltanissetta A19 -SS 640	SICILIA	Contraente Generale	Anas	Empedocle 2,interessata da crisi CMC
Passante Ferroviario Palermo	SICILIA	Appalto integrato	Rfi	Rescisso
Metropolitana Catania	SICILIA	Appalto integrato	Ferrovia Circumetnea	Interessata da crisi CMC

Autostrada Siracusa-Gela Lotti 6 7 8	SICILIA	Appalto integrato	Cas	Cosedil (ex consorzio Condotte)
SS 195 Sulcitana Tratta Cagliari-Pula	SARDEGNA	Appalto Integrato	Anas	Interessata da crisi GLF
SS 199 Sassari Olbia Lotto 4	SARDEGNA	Appalto Integrato	Anas	Riassegnata a seguito crisi impresa affidataria
SS 199 Sassari Olbia Lotto 2	SARDEGNA	Appalto Integrato	Anas	Riassegnata a seguito crisi impresa affidataria
SS 199 Sassari Olbia Lotto 5	SARDEGNA	Appalto Integrato	Anas	Riassegnata a seguito crisi impresa affidataria
SS 199 Sassari Olbia Lotto 6	SARDEGNA	Appalto Integrato	Anas	Riassegnata a seguito crisi impresa affidataria
Diga Monte Nieddu	SARDEGNA	Appalto Integrato	Regione Sardegna	Interessata da crisi Astaldi

25 OPERE Allegato DEF 2016

OPERE PER TIPOLOGIA	OCCUPAZIONE PRESUNTIVA (Curva massima)	IMPORTO INVESTIMENTI
OPERE FERROVIARIE		
TORINO-LIONE (parte italiana)	900	2.633
BRENNERO (parte italiana)	1500	4.400
AV/AC MI-VE BRESCIA-VERONA	1200	3.954
AV/AC MI-VE TREVIGLIO-BRESCIA	800	2.050
AV/AC MI-VE VERONA-PADOVA	2000	5.402
TERZO VALICO DEI GIOVI	3000	6.200
NAPOLI-BARI	800	2.656
MESSINA-CATANIA-PALERMO		
BICOCCA-RADDUSA	500	739
TOTALE OPERE FERROVIARIE		28.034
OPERE STRADALI		
A4 VENEZIA - TRIESTE	400	614
PEDEMONTANA LOMBARDA	1500	4.118
PEDEMONTANA VENETA	800	2.258
TANGENZIALE EST MILANO	in esercizio	1.660
SALERNO-REGGIO C. in progett.ne		3.079
SALERNO-REGGIO C. in realizz.ne	1000	1.194
A19 AGRIGENTO-CALTANISSETTA	1000	1.535
GROSSETTO-SIENA	500	471
QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA	1000	2.139
SS 106 JONICA in progett.ne		6.318
SS 106 JONICA in realizz.ne	2500	1.081
OLBIA-SASSARI potenziamento	700	802
TOTALE OPERE STRADALI		25.269

SISTEMA MO. S.E.			5.493
OPERE METROPOLITANE			
TORINO REBAUDENGO-Passante ferr.	70		162
TORINO METROPOLITANA	200		498
MONZA METROPOLITANA M5	in esercizio		790
MILANO LINEA 4 Lorenteggio-Linate	600		1.820
ROMA METRO LINEA C	800		2.665
NAPOLI LINEA 6	600		1.211
NAPOLI LINEA 1	800		2.410
CIRCUMETNEA	500		880
NODO DI PALERMO	600		1.152
TRANVIA DI FIRENZE	100		190
Servizio Ferr. Metropol. di Bologna	120		363
TOT. OPERE METROPOLITANE			12.141
TOTALE GENERALE		24.490	70.936