



Bozza non corretta

TAVOLA ROTONDA

23 GIUGNO 2021 - ORE 10:00

POZZO 3.2 METRO C CELIO, VIA CLAUDIA, ROMA

Relazione del Segretario Generale della Fillea Cgil di Roma e Lazio

Benedetto Truppa

Prima di iniziare questa introduzione voglio ringraziare il Consorzio Metro C per averci dato la possibilità di tenere questa tavola rotonda all'interno del cantiere Celio e per il supporto organizzativo che ci ha consentito di affrontare e risolvere i problemi logistici di un'iniziativa come questa.

Un ringraziamento va a tutte le relatrici e a tutti i relatori che hanno dato la disponibilità a partecipare a questa tavola rotonda, che - lo ricordo - è tra le iniziative inserite nel programma di "FUTURA 2021", le giornate del lavoro organizzate dalla CGIL Nazionale. E, infine, un grazie a chi oggi è qui in presenza e a chi ci segue online su Collettiva.it..

L'iniziativa di oggi prova a mettere al centro la crisi del nostro sistema produttivo, messa ancora più a nudo dalla pandemia, e le azioni che si rendono necessarie per un reale rilancio del sistema. Non possiamo purtroppo omettere in premessa che le Istituzioni tutte, a partire dallo Stato a quelle territoriali, hanno agito spesso senza programmazione, come semplici stazioni appaltanti, molte volte anche inefficienti, e nelle loro difficoltà di gestione hanno finito per esternalizzare, facendo prevalere di fatto la precarizzazione, la negazione dei diritti e l'insicurezza dello stesso sistema. L'esatto contrario delle parole d'ordine che abbiamo messo nel nostro striscione: **LAVORO, DIRITTI, LEGALITA', SICUREZZA!**

Negli anni ci siamo persi per strada e oggi, soprattutto con l'importante ed ingente ritorno del pubblico in economia, non possiamo pensare di continuare a commettere gli stessi errori. Non possiamo pensare, nel nostro contesto, che la velocità dell'esecuzione delle opere passi attraverso la deregolamentazione o il continuo modificarsi del codice degli appalti. Noi abbiamo bisogno, invece, di regole e di un settore che sia strutturato e capace, fatto di stazioni appaltanti qualificate, di certezza dei bandi, di un sistema di relazioni, di legalità e di sicurezza del lavoro. **Abbiamo bisogno di un "lavoro di qualità"**.

Per questo occorre una nuova politica industriale per le infrastrutture che sia fortemente coerente e che per la FILLEA CGIL può riassumersi in 4 concetti:

- Le risorse debbono servire **per investimenti strategici**. La METRO C è uno di questi ed è il motivo per cui abbiamo scelto di tenere in questo cantiere la nostra iniziativa;
- Gli obiettivi devono essere chiari, misurabili e coerenti, socialmente e ambientalmente;

Metro (e) Polis

- Abbiamo bisogno di opere di qualità nelle quali la qualità dell'opera deve - e ripeto deve! - garantire ai lavoratori giusto salario, diritti e sicurezza;
- Questa concentrazione di risorse per essere un'opportunità deve avere una governance unica a livello nazionale e territoriale. Per essere chiari: l'esatto contrario di quello che è accaduto e accade normalmente nella nostra Regione, dove il Comune di Roma e la Regione Lazio, ad esempio, hanno presentato la loro lista della spesa per il PNRR senza confrontarsi, molte volte sovrapponendosi sulle richieste, se non addirittura, in alcuni casi, pensando a progettualità diverse.

Importanti in questo contesto sono le opere strategiche che servono al Paese ed al nostro territorio, partendo da quelle per le quali il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha ritenuto fosse necessaria la nomina del Commissario Straordinario. Le prime 57 opere, per un costo complessivo di 83 miliardi di euro, il 16 aprile 2021, le altre 44 opere, per un importo di oltre 13 miliardi di euro, il 15 giugno 2021.

Vorrei ricordare che comunque i criteri di individuazione delle opere indicate al Ministero soggette a commissariamento dovevano avere alcune caratteristiche che il Commissario Gentile sicuramente conosce bene:

- elevato grado di complessità progettuale**
- **particolare difficoltà esecutiva o attuativa**
- **complessità delle procedure tecnico amministrative**
- **rilevante impatto sul tessuto socio-economico**

Questi criteri di individuazione fanno sì che la Metro C sia l'opera che, di fatto, ha tutti i requisiti per la nomina del Commissario Straordinario, come dalle OO.SS richiesto al MIT e ottenuto per il prosieguo dell'opera. Non vorremmo, però, che la nomina dei Commissari Straordinari sia la soluzione per non affrontare i veri problemi degli appalti che sono: il proliferare di stazioni appaltanti (oltre 30.000) non qualificate, la mancanza di personale tecnico, grandi difficoltà sulla direzione lavori e sulle progettazioni, la mancanza di strumenti quali il "bando tipo". Non vorremmo che il mancato funzionamento del sistema possa legittimare gli strumenti per inficiare le regole, il codice degli appalti ed alimentare quel modello di deregolamentazione che dicevo prima.

LO SOSTENIAMO CON FORZA: NON E' QUESTA LA STRADA!

Nel Lazio il 16 aprile scorso abbiamo visto riconosciute 8 opere strategiche commissariate delle 57 totali, per un importo complessivo di 10 miliardi. La sola MetroC prevede un finanziamento di 5,9 miliardi. Le altre le cito per completezza sono:

Metro (e) Polis

- La strada di collegamento Orte-Porto di Civitavecchia
- La bretella Cisterna-Valmontone
- La riqualificazione della Via Salaria
- Il potenziamento della linea ferroviaria Roma-Pescara
- La messa in sicurezza dell'acquedotto del Peschiera
- La riorganizzazione dei presidi di sicurezza di alcuni Commissariati di Roma

Delle 44 opere strategiche commissariate il 15 giugno scorso, 9 sono nella regione Lazio, per un importo pari a 1.360.000 euro, la cui parte più rilevante, pari a 741.886 euro, è stata stanziata per 4 linee tranviarie di Roma.

Abbiamo oggi l'occasione reale, a partire da questi importanti finanziamenti, di progettare il rilancio della nostra Regione. Dobbiamo ora favorirne la mobilità. Abbiamo bisogno di un piano della mobilità regionale sostenibile, che metta in collegamento le grandi connessioni autostradali e ferroviarie con l'interno dei nostri territori. Abbiamo la necessità di collegare i porti con le grandi direttrici e favorire il collegamento tra i due mari.

Nella capitale dobbiamo da subito investire nel prolungamento delle metropolitane veloci. Questo vale, non solo per la metro C, ma anche per la metro A e la metro B. Dobbiamo ampliare le reti tranviarie di superficie. Dobbiamo dare una risposta al 1,5 milioni di persone che giornalmente, per studio o per lavoro, entrano nella capitale ed evitare che il 30% di queste persone entrino con le macchine. Dobbiamo rendere attrattivo il territorio regionale ai 31 milioni di turisti che da soli determinano il 10% del PIL della nostra regione.

Il nostro obiettivo è "la città dei 15 minuti", abbiamo bisogno di una Capitale più efficiente, non solo nei tempi di percorrenza, ma anche da un punto di vista ecologico, di qualità della vita, di benessere. Soprattutto abbiamo bisogno di riqualificazione delle periferie. Nel merito mi sembra importante rimarcare il progetto che la FILLEA CGIL Roma e Lazio sta mettendo in piedi insieme all'associazionismo del quartiere e alla Regione Lazio per la riqualificazione del Quarticciolo. Un progetto complessivo di riqualificazione degli alloggi popolari dove abitano 6.500 persone. Quando parliamo di mobilità, non possiamo pensare solo alle Metropolitane. Per quegli inquilini, molti anziani, la "città dei 15 minuti" significa prima di tutto avere, ad esempio, l'installazione degli ascensori, senza i quali alcuni di loro non possono neanche accedere fuori dal portone d'ingresso del condominio.

QUESTO E' IL NOSTRO SINDACATO DI STRADA! E citando uno slogan molto caro alle femministe: SE NON ORA QUANDO?

Nei prossimi 10 anni la sola cantierizzazione delle opere strategiche commissariate, secondo i calcoli del MIT, dovrebbe determinare nel Lazio un aumento occupazionale annuo medio di circa 7.000 lavoratori diretti e indiretti, producendo una massa salari media di 175.000.000 di euro, di cui pensiamo che almeno un terzo sia dell'edilizia. Per capire la

Metro (e) Polis

portata: avremmo circa 60.000.000 di massa salari di aumento nelle Casse Edili del Lazio, come se aggiungessimo una Cassa Edile pari a quella di Latina al sistema regionale.

Su questi dati dobbiamo interrogarci tutti! Un messaggio agli imprenditori e alla politica! L'edilizia già era un settore in ripresa prima della pandemia. Oggi gli investimenti pubblici, il super bonus, i processi di rigenerazione e ristrutturazione in atto necessitano di una vera e propria politica di qualificazione delle imprese e di processi di formazione e riqualificazione dei lavoratori e del lavoro.

In edilizia per la ripartenza mancano circa 100.000 operai e tecnici specializzati. Noi abbiamo i nostri Enti Bilaterali pronti a formarli. Li stiamo mettendo a disposizione della Regione Lazio per utilizzare i fondi europei e dare risposte immediate. L'edilizia potrebbe essere in questa fase uno sbocco per tanti di quei lavoratori esposti al rischio di perdere il posto di lavoro nei prossimi mesi. La cosa peggiore che potrebbe accadere è che la ripartenza fosse rallentata dalla miopia di non aver capito come sia urgente ora programmare e riqualificare il nostro settore.

Il sindacato delle costruzioni questa sfida l'ha accettata da tempo. Le nostre piattaforme di rinnovo del CCNL Nazionale e dei contratti integrativi territoriali, l'efficientamento degli Enti Bilaterali, l'importanza data alla formazione e alla sicurezza, le modifiche sulla normativa del subappalto fanno del sindacato degli edili oggi - fatemelo dire!- la punta più avanzata della contrattazione nel nostro Paese nel seguire il processo di trasformazione ed il cambiamento del sistema capitalistico di produzione.

In questo contesto quest'opera, la Metro C, sottoposta a 47 varianti di cui proverò a sintetizzare la cronistoria, è proprio l'esempio delle difficoltà che molte opere strategiche hanno vissuto e continuano a vivere nel nostro Paese. Noi invece dovremmo capire cosa fare per velocizzarne l'esecuzione nel rispetto della qualità dell'opera, della salvaguardia della sicurezza e dei diritti dei lavoratori.

Quello che noi della FILLEA definiamo "LAVORO di QUALITÀ".

Il tracciato della linea C è stato concepito per collegare il quadrante Est con il quadrante Nord-Ovest della Capitale. A partire dal capolinea Pantano la linea si sviluppa per circa 25,6 km (dei quali circa 9 in superficie e 16,5 in sotterraneo), attraversa quartieri storici quali Centocelle, Alessandrino, Pigneto, Appio e il centro storico, per raggiungere Piazzale Clodio. L'opera—**per la quale riteniamo fondamentale il prolungamento T1-Farnesina**—una volta completata, garantirà un quadro di interconnessione fondamentale per l'attuazione del PUMS della Capitale e darà risposte importanti per migliorarne la mobilità.

Un'opera che ha racchiuso in sé **il valore trasportistico**: legare le altre linee metropolitane in una maglia che accrescerà le potenzialità del sistema con interscambi con la F1 al Pigneto, con la linea A a San Giovanni ed Ottaviano e con la linea B a Colosseo/ Fori Imperiali;

il valore urbanistico: permettere finalmente un'estensione delle zone pedonali del centro storico, attraverso le fermate che vanno dal Colosseo a San Pietro;

Metro (e) Polis

la valorizzazione del patrimonio storico-archeologico della città a partire dalle stazioni San Giovanni e Ambaradam, vere opere, non solo di ingegneria infrastrutturale, ma anche di salvaguardia del patrimonio archeologico della Capitale.

Al fine di garantire il celere completamento dell'infrastruttura è **necessario fin da subito concretizzare la progettazione della tratta T2 e ottenere la contrattazione e il finanziamento della tratta T1**. Ricordiamo che, un anno fa, i ritardi dei trasferimenti finanziari hanno fermato i lavori, correndo il rischio del tombamento delle TBM a Via dei Fori Imperiali, con la conseguente interruzione dell'opera e la minaccia di licenziamento dei 600 lavoratori diretti e indiretti impegnati.

Solo a seguito della manifestazione dei dipendenti di Metro C tenutasi al Campidoglio il 16 luglio 2020, organizzata da FILLEA CGIL, FILCA CISL e FENEAL UIL, il Consiglio Comunale capitolino ha approvato la variazione di bilancio che ha recepito la delibera CIPE del 20 dicembre 2019, permettendo la ripresa dei lavori di scavo delle TBM ad agosto 2020, dopo un lungo periodo di C.I.G.. Una nota di colore: l'esecuzione dell'opera non è stata fermata dalla pandemia - il codice ATECO, infatti, ci avrebbe permesso di lavorare!- ma dalla burocrazia e dalla mancanza di decisionismo da parte della politica.

Oggi, purtroppo, ci troviamo nella stessa situazione, determinata dalla mancanza di tempi certi per la conclusione della progettazione della stazione Venezia e di quella definitiva della tratta T2, senza le quali a poco servirebbe il finanziamento (trasporto rapido di massa) di 5,9 miliardi di euro della tratta T2.

Senza tralasciare le problematiche determinate dalla situazione di incertezza in cui si trova oggi la Società di progettazione dell'opera: Roma Metropolitane SpA. Mi preme esprimere la solidarietà della FILLEA CGIL alle lavoratrici ed ai lavoratori della Società, che ormai da troppo tempo continuano a lavorare nell'incertezza del loro futuro. Lavoratrici e lavoratori, a detta anche dello stesso Commissario Gentile nell'ultimo incontro, capaci e professionali, senza i quali mi sembra difficile pensare alla continuità dell'opera.

L'8 settembre 2020 le OO.SS Nazionali e Territoriali hanno avuto un incontro con il Ministro Paola De Micheli rappresentando l'esigenza, così come previsto dall'art. 9 del "Decreto Legge Semplificazioni" del 16 luglio 2020, della nomina di un Commissario tecnico per garantire velocità e linearità alla realizzazione dell'importante infrastruttura, senza poteri derogatori e nel rispetto dei protocolli sottoscritti con il MIT dalle OO.SS Nazionali l'11 dicembre 2020 e 22 gennaio 2021, successivamente confermati nel verbale del 16 aprile con l'attuale Ministro Enrico Giovannini, e l'inserimento della Metro C fra le opere strategiche infrastrutturali da realizzare per il rilancio del Paese.

Gli impegni presi dal Ministro De Micheli con le OO.SS sono stati di fatto concretizzati con l'inserimento e il finanziamento della Metro C tra le opere strategiche e con la nomina del Dott. Maurizio Gentile quale Commissario Straordinario.

Le OO.SS Nazionali hanno già condiviso con il Commissario Gentile la necessità della sottoscrizione del "**Protocollo d'intesa Commissari**" per garantire:

Metro (e) Polis

- **celerità di realizzazione:** ricordiamo che il sindacato non ha alcun problema nel discutere delle turnazioni e del ciclo continuo, nel rispetto delle fondamentali regole della sicurezza e della regolarità del lavoro, al fine di favorire una ripresa economica che generi maggiore occupazione e lavoro di qualità, stabile e sicuro;
- **contratto unico di cantiere** per il personale impegnato nei lavori, nel rispetto del “Decreto Semplificazioni” e delle ultime modifiche del Codice degli Appalti relative al subappalto di qualità: **“STESSO LAVORO – STESSO CONTRATTO”**. Vogliamo imprese di qualità, avendo spostato il tema del subappalto dal terreno del massimo ribasso a quello della specializzazione produttiva;
- **un sistema di relazioni** che sia in grado di garantire, attraverso i nostri Enti Bilaterali di settore, profili professionali coerenti con le diverse fasi lavorative e di contrastare, **attraverso l'introduzione del DURC di Congruità -siamo in attesa del decreto del Ministero del Lavoro!**- il lavoro nero e grigio e il dumping contrattuale, facilitando di fatto la piena occupazione, la sicurezza e la qualificazione delle imprese virtuose.

NOI VOGLIAMO UN LAVORO SICURO!

A tal proposito riteniamo importante l'accordo sottoscritto il 24 aprile 2015 dalle OO.SS, il Consorzio Metro C e Roma Metropolitane. Accordo che fu precursore della necessità che un appalto di qualità non possa prescindere da un sistema di monitoraggio continuo che permetta di garantire diritti, legalità, sicurezza, giusto salario ai lavoratori e che, contestualmente, garantisca imprese sane, strutturate e regolari.

Abbiamo bisogno, soprattutto in questa fase, di investimenti e di imprese strutturate. E' necessario ricordare che la media degli addetti per impresa è pari a 1,6 e che il 90% delle aziende ha un fatturato annuo di soli 500.000 euro. La crisi ha completamente destrutturato il sistema imprese, dalle grandi generaliste, dalle medie specializzate, alle piccole più fragili.

Oggi le imprese di costruzioni sono molto più legate alla finanza che alla progettazione ed esecuzione delle opere. Vi sono più legali che architetti e ingegneri. Non hanno più operai ma si affidano sempre più spesso ai caporali ed al cottimo per eseguire i lavori. A Roma alle aziende strutturate ciociare sono subentrati i casalesi, gli egiziani, i nigeriani. Lavoratori sfruttati, per i quali le norme di sicurezza sono un'illusione. Il tutto con la complicità dei palazzinari che, in nome del profitto, fanno finta di non vedere.

E' in atto da anni una metamorfosi del rapporto tra capitale e lavoro. Il lavoro è stato progressivamente svalorizzato: salari bassi, tagli agli investimenti in ricerca e formazione, produttività ferma. Il tutto determinato da una serie di leggi nelle quali l'unica variabile dipendente è il costo del lavoro. Penso alla normativa sull'intermediazione di manodopera e a quella sul distacco che hanno legalizzato la catena infinita dei subappalti attraverso la logica del massimo ribasso. Negli appalti pubblici del Comune di Roma o dell'ASTRAL la media del ribasso è ben superiore al 35%, il tutto a discapito dei diritti e della dignità di chi lavora ed a vantaggio del profitto.

Metro (e) Polis

. I MORTI SUL LAVORO, E NON SOLO, SONO FIGLI DI QUESTO SISTEMA!

I tre accadimenti tragici delle ultime settimane, l'orditoio manomesso su cui lavorava la povera Luana, i sistemi frenanti anch'essi manomessi della funivia di Mottarone ed, infine, la tragica morte del sindacalista Adil sono il frutto di questa logica. Fondamentale aver rafforzato nel Codice degli appalti la responsabilità in solido.

La FILLEA ritiene che il Governo debba estendere la norma prevista nei contratti pubblici dal decreto 77/2021 anche agli appalti privati. I lavoratori in subappalto devono avere trattamenti economici e normati non inferiori a quelli dell'appaltante e devono vedersi applicato lo stesso CCNL.

Anche nel privato deve valere la regola : **“stesso lavoro, stesso contratto, stessi diritti!”**

Questa è una norma di civiltà, che metterebbe realmente sullo stesso piano i lavoratori e non creerebbe la lotta tra poveri, come di fatto accade in edilizia e come si sta vedendo verificarsi in questi mesi di duro scontro nelle vertenze del settore della logistica. Facciamo pagare il prezzo a chi questa lotta, servendosi dell'algorithm, la alimenta in nome del profitto: Sono loro i **veri padroni delle ferriere**: le Committenti.

La crisi del nostro settore è figlia di questo sistema che ha visto molte imprese fallire, richiedere procedure concorsuali o effettuare operazioni di riorganizzazione industriale con l'importante partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti. Si vedano We Bild e Atlantia che la FILLEA CGIL ha fortemente voluto, nella convinzione che il nostro Paese abbia bisogno di una politica industriale che sostenga la qualificazione del sistema imprese.

Noi vogliamo che si metta a sistema il documento di pianificazione pluriennale “Italia Veloce” con il PNRR e con le risorse europee e nazionali. Abbiamo bisogno di una politica industriale che, partendo dalla fragilità finanziaria, dimensionale e professionale delle imprese ne sostenga la qualificazione. Dobbiamo liberare imprese e lavoratori dal ricatto di aggiudicarsi appalti per opere pubbliche con il criterio del massimo ribasso, scongiurando così il rischio che, come ci dicono molti imprenditori, il ribasso si estenda anche ai costi della sicurezza.

Dobbiamo, attraverso le infrastrutture prioritarie, basate sull'integrazione delle stesse, tra gomma, ferro, acqua e cielo, mettere a sistema la mobilità del nostro paese con i corridoi internazionali, evitando, non solo di far proliferare tante opere incompiute, ma soprattutto di provocare un imperdonabile saccheggio dell'ambiente con opere inutili e, anzi, dannose.

Abbiamo bisogno di qualificare e ridurre le stazioni appaltanti aumentando il personale tecnico e fornendo strumenti quali i “bandi tipo”. E' il momento di rimettere la Pubblica Amministrazione nelle condizioni di agire in termini ordinari nel rispetto delle regole e di dare piena operatività al Codice degli appalti. Non abbiamo bisogno di deroghe o poteri straordinari per eseguire le opere.

Metro (e) Polis

I finanziamenti del PNRR, quelli dei fondi europei e gli impegni di spesa ordinari e straordinari del Governo, la progettualità delle opere da realizzare, **hanno la necessità di una governance unitaria**. Abbiamo bisogno di un ruolo programmatorio delle grandi stazioni appaltanti a tutti i livelli. Se penso al livello regionale non posso che reiterare la proposta fatta dalle OO.SS alla Regione Lazio di strutturare un unico tavolo dei lavori pubblici con le grandi Committenti: Comune di Roma, ANAS, RFI, dove si parli di infrastrutture, di progettualità, di qualità del lavoro e di sicurezza. La nostra richiesta della Legge Regionale sugli Appalti non può più aspettare, come non può più aspettare la proroga del “protocollo regionale dei lavori pubblici”. E tra pochi giorni scade anche il “protocollo sul cratere” che inizia solo ora a vedere la sua fase attuativa. Penso alla convenzione stipulata con i nostri Enti Bilaterali per la verifica del DURC di congruità. Nel frattempo sarebbe molto utile estendere il protocollo sottoscritto l’11 dicembre tra il MIT e le OO.SS nazionali anche alle opere pubbliche regionali, così come è stato fatto per le opere strategiche.

Con il Comune di ROMA e con questa Amministrazione, purtroppo, le nostre interlocuzioni sono state poche ed alcune volte conflittuali. E’ vero che la mancanza di risorse ha fortemente condizionato l’operatività dell’amministrazione Raggi. Solo poche centinaia di milioni di euro nel piano triennale delle opere pubbliche a fronte dei cinque miliardi delle giunte Veltroni ed Alemanno. Ma è anche vero che, dopo una prima fase di relazioni sindacali costruttive con l’Assessore Berdini ed il SIMU, nella quale abbiamo fatto emergere un insieme di irregolarità che andavano dai distacchi non genuini al dumping contrattuale negli appalti per il Giubileo, siamo poi passati ad impegni reiteratamente disattesi da parte dell’Assessore Gatta prima e, successivamente, dell’Assessore Meleo. Siamo ancora in attesa della convocazione del tavolo sui lavori pubblici previsto da “Fabbrica Roma” e per aver ascoltato su due grandi opere ferme, entrambe strategiche – la Metro C e la Tiburtina - abbiamo dovuto in tutti e due i casi indire lo sciopero e manifestare sotto il Campidoglio e la sede del SIMU.

Troppo attendismo, troppa politica mediatica, forse anche troppe paure. **Dobbiamo cambiare strada**. Questo è un momento straordinario, unico, in cui a tutti è richiesta competenza, coerenza ma, soprattutto, coraggio.

Abbiamo bisogno di **“costruttori di democrazia”**, come ci ha ricordato il **Presidente Mattarella nel discorso di fine anno** e come è scritto sullo striscione del “quarto stato” della FILLEA, che siano in grado di **individuare le priorità e fare sistema per un vero rilancio del nostro Paese e del nostro territorio, utilizzando i finanziamenti pubblici, favorendo la transizione ecologica, riducendo le disuguaglianze, ricercando un’occupazione di qualità**.