



Agosto 2020

UNA POLITICA INDUSTRIALE PER LE INFRASTRUTTURE

Un contributo della
Fillea Cgil Nazionale



PREMESSA

Mai come oggi, dopo la crisi innescata dalla pandemia e il disvelamento dei limiti e fragilità del nostro modello di sviluppo, diviene fondamentale una **nuova politica industriale per le infrastrutture** nel nostro Paese e nelle nostre città.

Oggi è ancora maggiore la consapevolezza di dover **recuperare un gap di competitività** con gli altri principali partner europei, di dover **garantire il reale diritto alla mobilità nella massima sicurezza** e forte è l'esigenza di impostare **un nuovo modello di sviluppo** ambientalmente e socialmente sostenibile, "rammendando" il nostro paese, le sue principali infrastrutture urbane ed extra urbane e raggiungendo gli obiettivi ecologici internazionali (Conferenza mondiale sul clima - Cop 25 di Madrid; Agenda ONU 2030 Sustainable Development Goals).

Il **ritorno del pubblico** con un ruolo attivo nell'economia e la **nuova politica finanziaria nazionale ed europea** che – superando l'austerità – mette a disposizione risorse inimmaginabili prima del Covid, ci forniscono **un'occasione irripetibile**.

Un'occasione che rappresenta, al contempo, **un terreno di scontro** tra chi teorizza di "tornare a come eravamo prima" e chi, come la CGIL, ritiene fondamentale impostare nuove strategie industriali e sociali.

Le coordinate dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2020 "**Italia Veloce**", pur in continuità con la scelta programmatica di medio periodo di "Connettere l'Italia", devono quindi essere adattate in funzione di un **contesto e di una disponibilità finanziaria inediti**.

Il presente documento vuole quindi essere un **contributo della FILLEA CGIL** alla più generale iniziativa della CGIL, dell'intero movimento sindacale e di tutte le forze produttive e politiche del Paese.

STRUMENTI E OBIETTIVI

Occorre rafforzare, all'interno dell'attuazione dell'Allegato "Italia Veloce" e in vista della definizione del **Documento Pluriennale di Pianificazione**, da approvare entro la fine del 2020:

- 1) una **visione di sistema in materia di infrastrutture**, basata sull'integrazione tra gomma, ferro, acqua, cielo, con obiettivi **a breve, medio e lungo termine**, sia per le nuove opere che per la manutenzione straordinaria dell'esistente;
- 2) una **capacità di governo politico unitario** e di intervento che faciliti il **coordinamento delle diverse risorse** in campo (ordinarie, programmazione europea-Fondo Sviluppo e Coesione e riprogrammazione, risorse del Next Generation EU, questo anche al fine di completare le dotazioni mancanti), dei **diversi livelli istituzionali** oltre che **dei principali player pubblici e privati** lungo l'intera filiera;
- 3) un **ruolo non solo programmatico ma anche di intervento diretto** da parte di grandi realtà industriali a controllo e/o partecipazione pubblica, oltre che in regime concessorio, in grado di trasformare, in scelte e fatti concreti (cioè in cantieri utili) la "visione di sistema";

- 4) una forte scommessa sull'accelerazione della spesa, tanto per le **grandi infrastrutture**, quanto per le opere minori, **in particolare in ambito comunale**, sapendo mettere a sistema le diverse risorse anche rispetto alla specificità e carenza di fattori abilitanti, **in particolare nel Sud del paese e nelle aree interne**;
- 5) una **valorizzazione del lavoro e dei lavoratori** e una politica di **crescita qualitativa dell'attuale modello di impresa**, basandosi su produzioni ambientalmente e socialmente più avanzate, su aziende in grado di investire in innovazione, economia circolare e su un sistema di relazioni industriali più partecipativo.

Gli obiettivi di fondo devono essere quelli di:

- 1) **creare nuova occupazione di qualità e aumentare la produttività di sistema del Paese Italia**, attuando **politiche anticicliche** e aggredendo con migliori infrastrutture e collegamenti nazionali ed internazionali i "costi logistici" che, insieme ai costi energetici, del credito e ai c.d. costi burocratici, rappresentano i principali colli di bottiglia per lo sviluppo;
- 2) favorire la mobilità sostenibile di merci e persone **dal Sud al Nord** del Paese, in un'integrazione esplicita **con i grandi corridoi europei ed internazionali** (Sud-Nord, Est-Ovest, cioè il Corridoio Mediterraneo, il Corridoio Reno Alpi, il Corridoio Baltico Adriatico, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, con i relativi "allargamenti" previsti dalle negoziazioni correnti sul CEF 2021-2027), anche come **risposta principale alla questione meridionale** e allo spopolamento che interessa numerose aree dell'Italia;
- 3) garantire la reale e concreta **interconnessione tra aree urbane, aree interne, porti/aeroporti e poli produttivi** (industriali, logistici, culturali e turistici) **in piena sicurezza**;
- 4) **incentivare la creazione di realtà produttive in grado di generare valore aggiunto** lungo l'intera filiera delle infrastrutture, trasformando le materie prime e semi lavorate e offrendo servizi più avanzati, **alimentando indotti** diretti (produzione di vettori a basso impatto ambientale, utilizzo di nuovi materiali edili, ecc.¹) ed indiretti (a partire dalla filiera dei servizi digitali fino a quella artistico-culturale), secondo il principio che **se la connessione diventerà un'altra cosa, anche le infrastrutture ed i vettori diventeranno altro**.

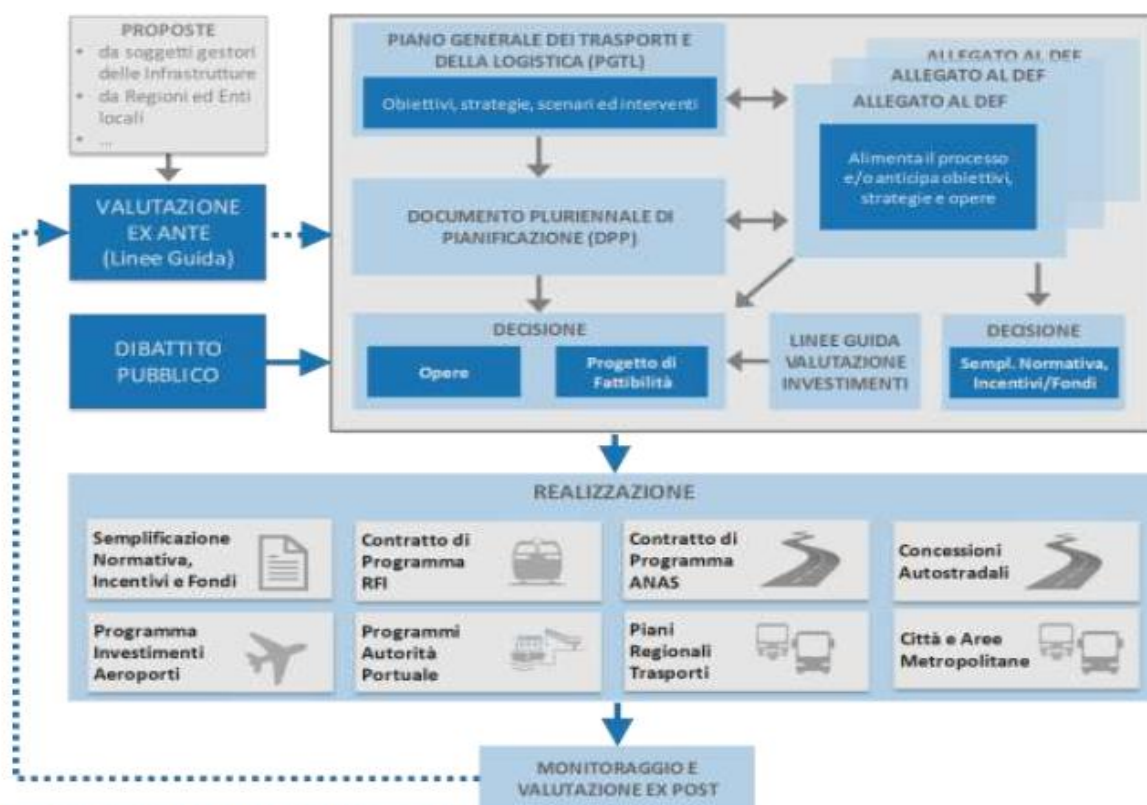
Vanno connessi **il Sud con il Nord del Paese**, le **aree interne con i principali mercati** metropolitani e **l'intero Paese ai grandi corridoi internazionali**, sfruttando cioè la vocazione di grande "pontile" nel Mediterraneo e la sua integrazione con il Centro e Nord Europa, **facendo del Mezzogiorno** e delle sue aree portuali e aereoportuali le porte di ingresso del "pontile Italia", anche in relazione alle strategie più complessive connesse all'istituzione delle **Zone Economiche Speciali (ZES)**.

Questo però non basta: l'Italia **non deve essere solo il grande hub logistico** dell'Europa Meridionale e del bacino Mediterraneo e Medio Orientale, ma deve essere anche **sistema policentrico** dove, a partire dalla capacità di trasformazione manifatturiera da un lato, essere detentore di grandi giacimenti culturali dall'altro, si **produca valore aggiunto ai flussi globali** di merci e persone che si spostano, in particolare verso gli altri paesi europei (che rappresentano i principali importatori anche delle nostre merci).

¹ Ricordiamo che altissimo è il tasso di moltiplicazione degli investimenti nel settore edile, pari al 3,3 (cioè ogni euro investito in infrastrutture produce 3,3 euro di indotto), coinvolgendo 36 settori merceologici.

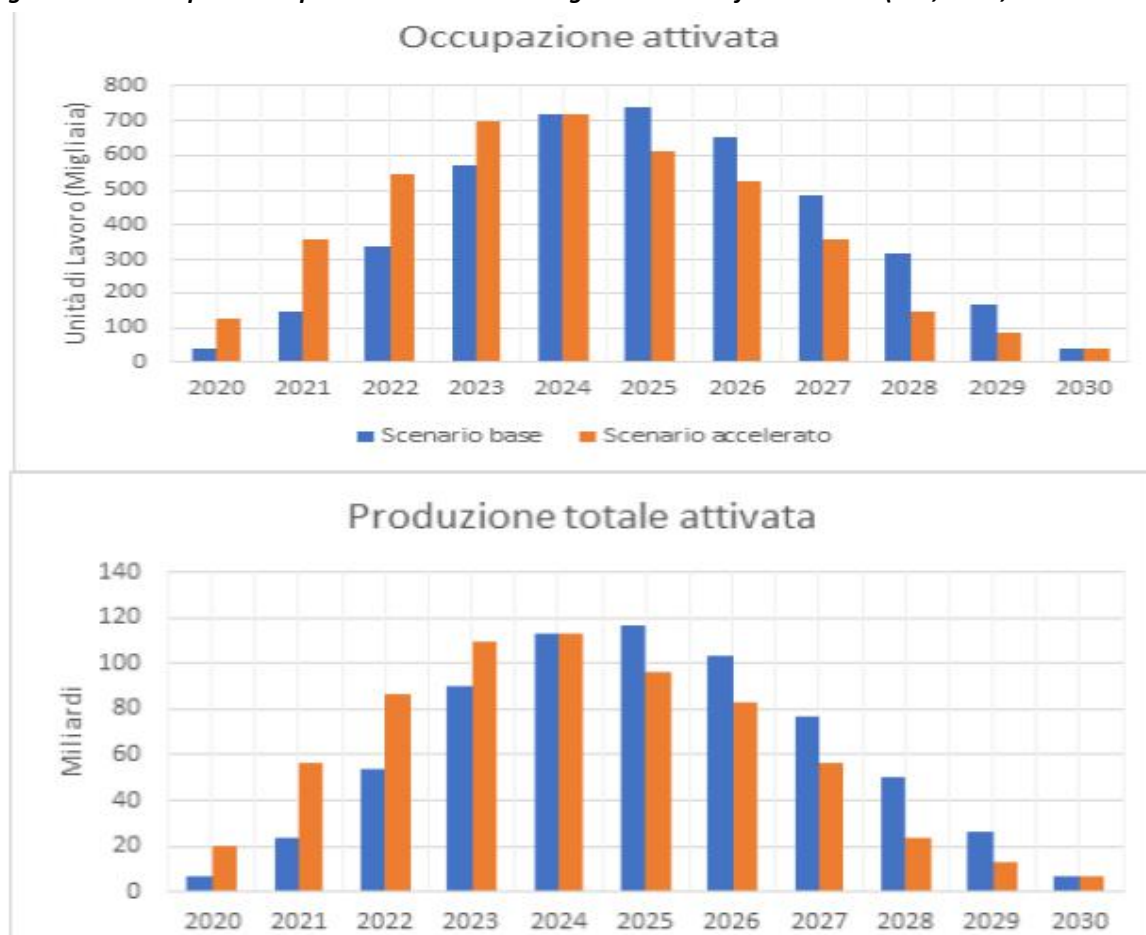
Per questo riteniamo che una **“politica industriale per le infrastrutture”** sia non solo funzionale alla creazione di centinaia di migliaia di posti di lavoro qualificati (solo per le opere prioritarie di “Connettere l’Italia/Italia Veloce” si stimano in **centomila** i nuovi occupati diretti e in **trecentomila** gli indiretti, cui andrebbero aggiunti altri **trecentocinquantamila** mila occupati se ricompredessimo anche le opere minori di manutenzione, l’edilizia scolastica e sanitaria, gli interventi sul sistema idrico e di messa in sicurezza idro-geologica) **ma anche e soprattutto parte fondamentale di un più vasto “Piano Industriale del Paese”** che chiama in causa le specializzazioni produttive di tutti i grandi comparti (da quelli dell’energia a quelli più propriamente manifatturieri, dalle aziende di servizi alla stessa pubblica amministrazione).

Fig. 1 – Il Processo di Pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture pubbliche.



Fonte: Struttura tecnica di Missione MIT.

Fig. 2 - Stima occupazione e produzione attivabile dagli interventi infrastrutturali (DEF, ISTAT, ANCE 2020-2030).



Tab.1 - Stima occupazione e produzione attivabile dagli interventi infrastrutturali.

Anno	2020	2021	2022	Totale
Produzione totale (Miliardi)				
Scenario base	6.662	23.317	53.296	83.275
Scenario accelerato	19.986	56.627	86.606	163.219
Differenza	13.324	33.310	33.310	79.944
Occupazione totale (Unità di Lavoro)				
Scenario base	42.134	147.468	337.069	526.670
Scenario accelerato	126.401	358.136	547.737	1.032.273
Differenza	84.267	210.668	210.668	505.603
Fonte: elaborazione su dati DEF, ISTAT e ANCE.				

CONFERMIAMO LA FILOSOFIA DI FONDO DI “CONNETTERE L’ITALIA”

Riteniamo che **vada confermata**, completandola e in parte anche migliorandola, la scelta compiuta nel 2016 con il **Piano Pluriennale “Connettere l’Italia”**, anche per evitare, ogni 3-4 anni e come già negativamente capitato in passato, di **rimettere in discussione le scelte di fondo sulle politiche infrastrutturali** (che per definizione sono basate su periodi medio-lunghi) oltre che **dover riassegnare**, sui 178 miliardi di euro stimati, i **133** già resi disponibili, prima del Covid.

Piano – quello di Connettere l’Italia e sue continuazioni (di fatto tutti i successivi Allegati Infrastrutture 2017-2020) – che, anche grazie all’azione del sindacato, avrebbe dovuto caratterizzarsi (e ciò è avvenuto solo in parte) per:

- 1) un **equilibrio più avanzato nella distribuzione delle risorse**. Cioè una più giusta ripartizione tra creazione di nuove infrastrutture (avendo operato una selezione delle opere comprese nelle c.d. “Leggi Obiettivo” del Governo Berlusconi, privilegiando 4 coordinate: le infrastrutture per il **trasporto su ferro** – AC e AV – e **acqua** – riforma dei Porti e infrastrutturazione dei retroporti– le **connessioni dentro e verso le aree metropolitane** – metropolitane leggere, raccordi, ferrovie regionali, piste ciclabili – e congiunzioni con i **corridoi europei**) e manutenzione straordinaria dell’esistente (particolarmente critica è la condizione della **rete stradale secondaria**, vedi dati Allegato Infrastrutture 2020; al riguardo andrebbero meglio approfondite le strategie per le c.d. “**aree interne**” proprio in relazione allo stato reale di manutenzione straordinaria delle ex competenze provinciali)². Il tutto con un forte **coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti** che assumeva a riferimento **gli interventi sul sistema della logistica e dei trasporti** (integrazione modale) **anziché sulla singola infrastruttura in sé**, secondo il principio “infrastrutture utili, snelle, condivise” (da qui, per esempio, la scelta del **modello ferroviario tedesco** di valorizzare le linee esistenti e creare varianti di tracciato, da integrare con le reti ad alta velocità e alta capacità, anche per decongestionare l’attuale rete stradale, sia per le persone che per le merci);
- 2) una programmazione pluriennale che avrebbe dovuto (e dovrebbe) trovare nel **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** il suo completamento “istituzionale”, dopo l’aggiornamento del Documento Pluriennale di Pianificazione, quadro organico per integrare gli investimenti infrastrutturali secondo la logica della rete di trasporto multimodale (il c.d. sistema nazionale integrato dei trasporti **SNIT**);
- 3) un ruolo strategico, in termini industriali, delle **principali aziende di Stato** (all’epoca del Piano, Anas e Gruppo FS, **a cui oggi andrebbe aggiunta anche ASPI**; vedi punti successivi) e **una qualificazione delle stazioni appaltanti sul territorio** (riducendone il numero attraverso aggregazioni, garantendo l’interoperabilità informatica, reingegnerizzando i processi, recuperando le oltre 15 mila figure tecniche perse dalle PP.AA. a seguito del blocco del turn over³);

² Ricordiamo a proposito che inizialmente “Connettere l’Italia” prevedeva l’assegnazione delle risorse in un rapporto, tra nuove opere e manutenzioni, pari a 72-28, divenuto alla fine 62-38 (dati DEF 2017), contro una richiesta dei sindacati di portarlo al 60-40.

³ Si veda da ultimo il rapporto presentato al Parlamento dall’ANAC, il 2 luglio 2020.

- 4) una funzione di “**selezione di imprese**”, da un lato **favorendo il consolidamento di imprese di medie e grandi dimensioni**, più solide da un punto di vista industriale e finanziario (molte opere si sono fermate per la crisi di importanti player come Astaldi, CMC, Trevi, ecc. fino a giungere a un’operazione, sostenuta anche dal sindacato, di intervento di Cassa Depositi e Prestiti per evitare la crisi di Salini-Impregilo, oggi We Build) dall’altro **specializzando indotto e fornitori**, anche attraverso la corretta applicazione dei CCNL e di un **più avanzato sistema di relazioni industriali** (accordo marzo 2018 tra MIT e OO.SS.), implementando le clausole sociali, premiando il ricorso ai c.d. “appalti verdi” e il rispetto dei Criteri Minimi Ambientali (CAM).

Tab. 2 - Investimenti prioritari su infrastrutture (DEF 2020).

Modalità	Costo (Mld €)	Risorse assegnate (Mld €)	Fabbisogno residuo (Mld €)
Strade e autostrade	54,3	45,1	9,2
Ferrovie con nodi urbani	113,4	60,0	53,4
Trasporto rapido di massa città metropolitane	20,8	19,0	1,8
Porti	5,1	4,1	1,0
Aeroporti	3,1	3,1	0,0
TOTALE	196,7	131,3	65,4

Fig. 3 – I quattro corridoi europei.



Fig. 4 – Diretrici internazionali della rete Ten-T.

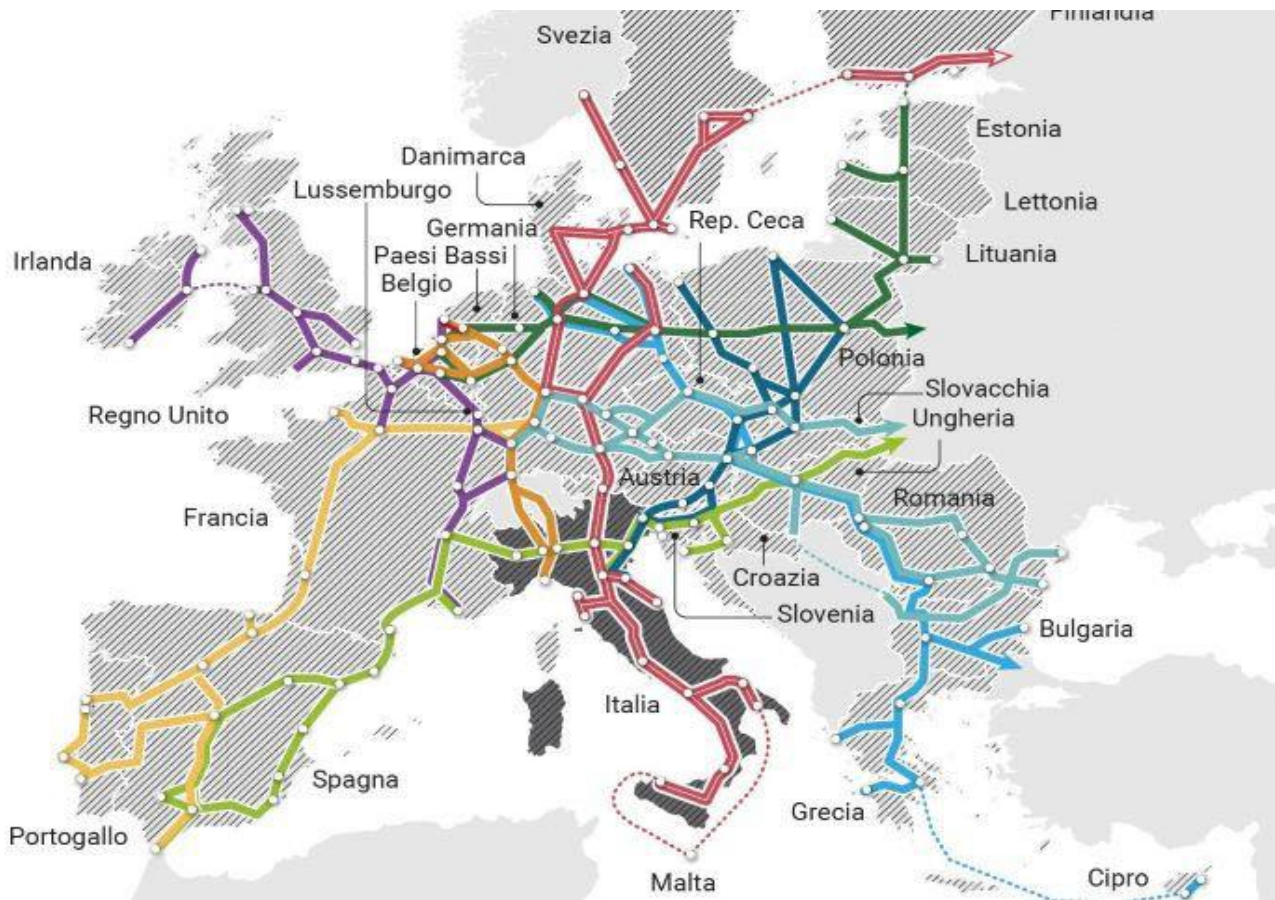
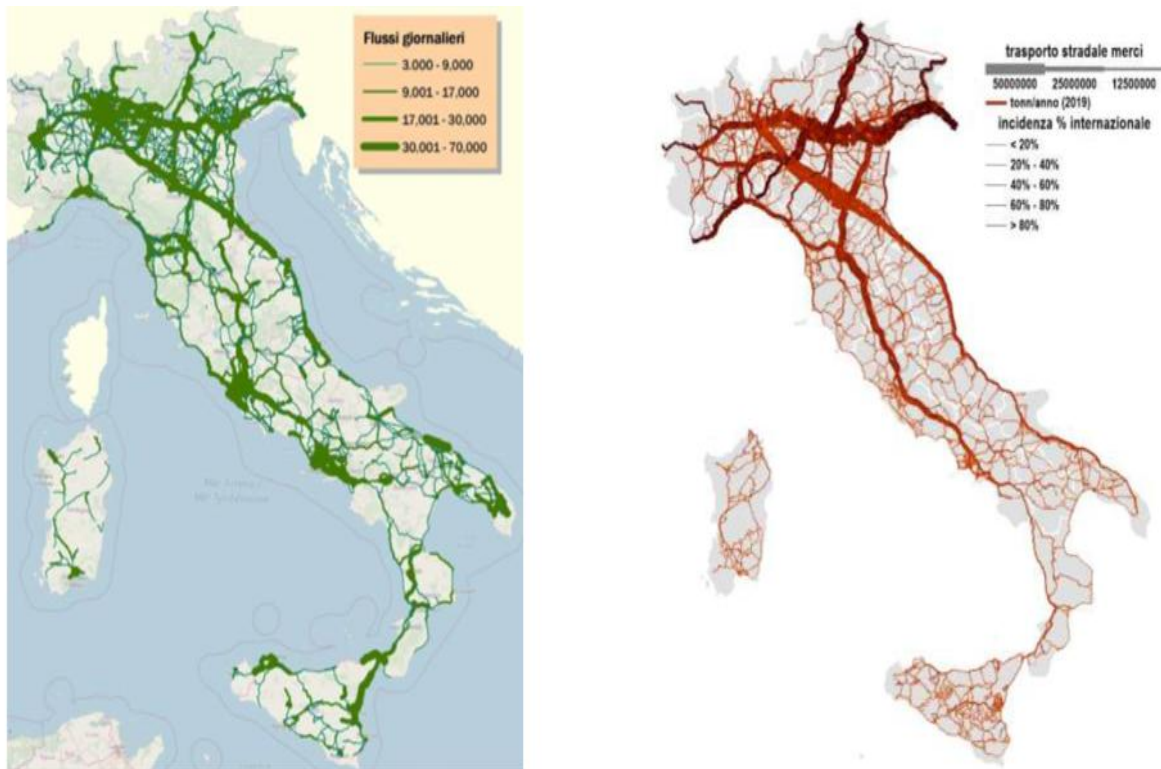


Fig. 5 – Rete ferroviaria di interesse nazionale.



Fig. 6 - Congestione autostradale (persone e merci, fonte MIT 2019).



Fonte: elaborazioni Struttura Tecnica di Missione MIT su modello matematico SIMPT.

Fig. 7 – Rete autostradale di 1° livello.



Tab.3 – Distribuzione per ripartizione geografica dell'estensione di autostrade, strade statali, regionali e provinciali (dati Mit 2020).

RIPARTIZIONE GEOGRAFICA	km strade per 10.000 autovetture			km strade per 100 kmq			km strade per 10.000 abitanti		
	Autostrade	Statali	Regionali e Provinciali	Autostrade	Statali	Regionali e Provinciali	Autostrade	Statali	Regionali e Provinciali
ITALIA SETTENTRIONALE OCCIDENTALE	1,25	1,51	16,62	3,44	4,16	45,76	2,00	2,42	26,62
ITALIA SETTENTRIONALE ORIENTALE	1,38	1,78	22,13	2,59	3,35	41,59	2,05	2,66	33,03
ITALIA CENTRALE)	0,99	3,38	24,60	2,03	6,98	50,81	1,50	5,15	37,49
ITALIA MERIDIONALE	1,04	5,23	28,64	2,00	10,03	54,91	1,73	8,66	47,40
ITALIA INSULARE)	1,02	9,72	29,75	1,37	13,02	39,86	1,59	15,08	46,18
ITALIA	1,15	3,70	23,50	2,30	7,43	47,17	1,80	5,81	36,90

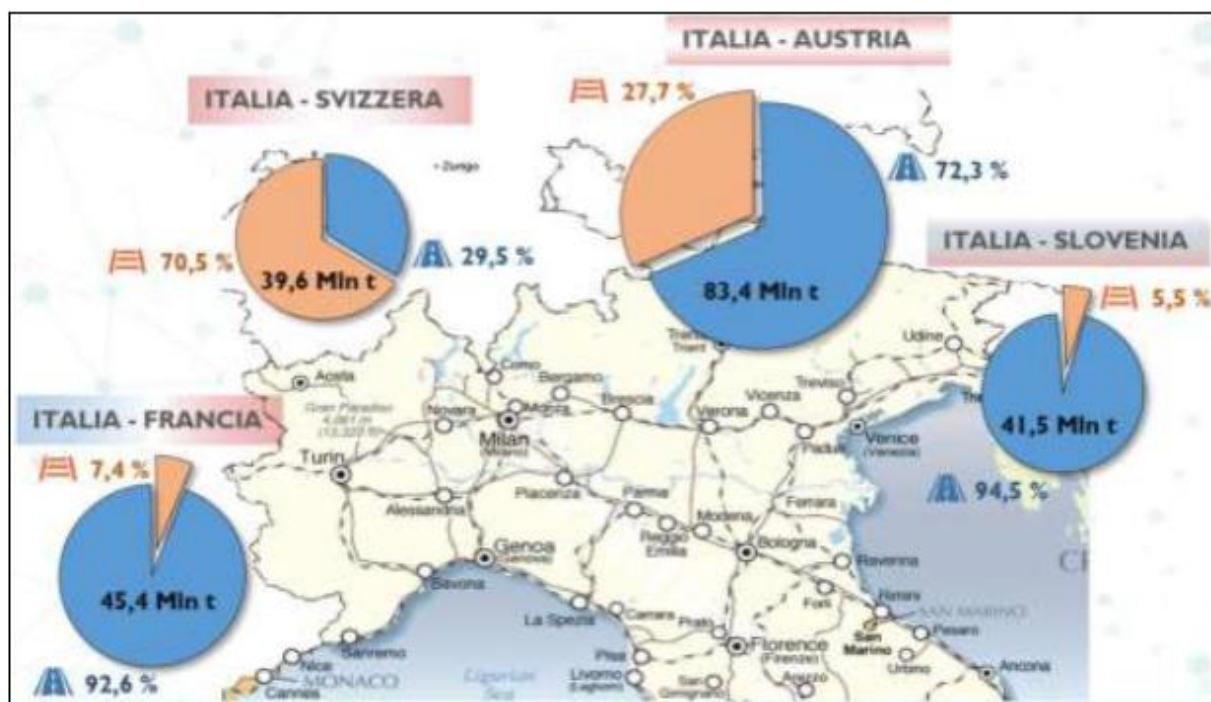
Tab.4 – Investimenti e finanziamenti per la realizzazione dei programmi prioritari (dati Mit 2020).

N°	Programmi prioritari	Costo (Mln €)	Finanziamenti disponibili (Mln €)	Fabbisogni (Mln €)	Fabbisogni/costo
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	10.713,83	9.671,52	1.042,31	9,7%
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)	837,00	238,00	599,00	71,6%
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	8.609,79	7.460,69	1.149,10	13,3%
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali	1.256,65	1.256,65	0,00	0,0%
5	Decongestionamento delle aree metropolitane	7.370,87	7.065,94	304,94	4,1%
	Totale	28.788,14	25.692,80	3.095,35	10,8%

Tab.5 – Assi viari sottoposti ad interventi da velocizzare (dati Mit 2020).

N°	Assi viari sottoposti ad intervento	Costo (Mln €)	disponibili (Mln €)	Fabbisogni (Mln €)
1	Autostrada del Brennero A22	1.417,00	422,00	995,00
2	Autostrada Val d'Astico A31	1.299,43	1.299,43	0,00
3	Autostrada A4 Venezia - Gorizia - Trieste	647,23	647,23	0,00
4	Pedemontana Veneta	2.258,00	2.258,00	0,00
5	Autostrada Pedemontana Lombarda	2.681,90	2.681,90	0,00
6	Itinerario Autostradale Medio Padano	1.731,86	1.431,86	300,00
7	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna	2.048,59	2.048,59	0,00
8	Itinerario E78 - Trasversale Toscana-Umbria-Marche	1.888,14	695,85	1.192,29
9	Quadrilatero Umbria-Marche	226,86	226,86	0,00
10	Itinerario Tirrenico Centro-Meridionale (RM-NA)	2.900,64	547,35	2.353,29
11	SS.N.372 Telesina Benevento-Caianello	786,94	460,00	326,94
12	Itinerario Salerno-Potenza-Matera-Bari	868,58	571,08	297,50
13	A2 "Autostrada del Mediterraneo" SA-RC	1.105,28	878,25	227,03
14	Strada Statale 106 Jonica	1.335,12	1.335,12	0,00
15	Itinerario Sardo	488,61	488,61	0,00
16	A19 Palermo-Catania	790,85	790,85	0,00
17	Agrigento-Caltanissetta SS640	1.535,10	1.535,10	0,00
18	Ragusa - Catania	754,16	754,16	0,00
19	Strada statale 16	249,77	249,77	0,00
20	Strada Statale 34	34,00	34,00	0,00
	TOTALE	25.048,05	19.356,00	5.692,05

Fig. 8 – Traffico merci per valichi alpini 2018.



IL PROBLEMA NON SONO LE REGOLE, MA UNA VISIONE INDUSTRIALE DELLE GRANDI AZIENDE PUBBLICHE, PARTECIPATE, IN CONCESSIONE

Come si evince una logica, quella portata avanti dalla FILLEA CGIL nel tempo, prettamente industriale e di sistema, entro cui il ruolo delle regole, cioè del Codice degli Appalti e delle normative anti mafia, era **sussidiario e funzionale**⁴.

Se oggi va rintracciato **un limite nell'azione del Governo Giallo-Verde e attuale** e delle associazioni delle imprese è proprio quello di ritenere che solo interventi derogatori al Codice (e ai CCNL) possano sopperire le difficoltà e le contraddizioni di una politica industriale debole.

Come sindacato invece, pur ritenendo le regole aspetto importante, siamo a ribadire che gli interventi prioritari che **mancano o che risultano essere parziali sono proprio quelli prettamente industriali**, cioè legati alla capacità di programmazione e coordinamento delle risorse (a partire da quelle esistenti e a cui si aggiungeranno quelle europee del **Next Generation EU**), al mancato intervento su diversi fattori abilitanti (a partire dal ruolo industriale delle stazioni appaltanti nazionali, e dalla scarsa qualificazione delle stazioni appaltanti territoriali, delle imprese e dei servizi necessari alla realizzazione delle infrastrutture).

Oggi, per fortuna, non partiamo quindi da zero.

Non solo sono stati **riattivati numerosi finanziamenti bloccati**, in particolare dalla seconda metà del 2019, ma registriamo che attraverso il decreto "semplificazioni" sono stati di fatto accelerati i

⁴ Si pensi all'introduzione del "dibattito pubblico" sulle grandi opere, al superamento del criterio del Massimo Ribasso per generalizzazione l'Offerta Economicamente più Vantaggiosa, alle norme per la qualificazione delle stazioni appaltanti, al Durc di Congruità nei sub appalti; per altro, **alcune di queste scelte ancora da attuare.**

Piani di Investimento Pluriennale di Anas e RFI (Contratti di programma ANAS-MIT 2016-2020 e RFI-MIT 2017 - 2021 e relativi aggiornamenti, cui **ritardi hanno pesato** nel dispiegare le potenzialità dello stesso programma “Connettere l’Italia”).

Contratti di Programma che, prevedendo in particolare **investimenti straordinari in manutenzione per le aree del Sud del paese**, possono rappresentare il “motore” di una spesa da **coordinare con le risorse della programmazione** (e riprogrammazione) dei fondi europei, secondo una logica di interventi intermodali (si pensi a tutte le infrastrutture necessarie per i retro porti o per i raccordi urbani) e secondo il principio per cui, insieme a chiedere nuove risorse per completare le coperture, **si tratta di spendere quelle che si sono**, in un’ottica di sistema con gli interventi nazionali.

Pertanto diviene prioritario misurare la coerenza di tale strategia alla luce di almeno cinque questioni da affrontare come “precondizione”:

- 1) come tale strategia mantenga **la propria “cabina” presso il MIT** e si raccordi con il **programma esecutivo “Italia Veloce”** - cioè l’indicazione delle opere prioritarie da completare anche ricorrendo a commissari ad acta o con la stessa stazione appaltante che godrà dei poteri commissariali previsti dalla norma - e con le **risorse e relativi piani del Next Generation EU** (questo ovviamente al netto del giudizio già espresso dalla Cgil sulla figura e sui diversi modelli di “commissario”);
- 2) come tale strategia possa avere un impulso dalla presenza di **Cassa Depositi e Prestiti in ASPI**, chiarendo prima di tutto (si veda punto specifico) se la presenza di CDP sia una presenza meramente finanziaria (e quindi capire se a breve termine, per traghettare la governance verso una public company o a medio lungo termine) o anche industriale (e quindi con l’obiettivo di **dotarsi anche di società specializzate** nella manutenzione e costruzione, traghettando le attuali professionalità e lavoratori dalla galassia “Atlantia” a quella della nuova Aspi);
- 3) come tale strategia si possa basare su ipotesi diverse dal **rafforzamento degli attuali perimetri dei grandi gruppi nazionali (Gruppo FS-Anas, Aspi/Atlantia, Gruppo Gavio)**, verso cui rivendichiamo **una funzione centrale e strategica, anche in relazione alla capacità di progettazione e realizzazione delle infrastrutture**, proprio in virtù dell’assunto iniziale di Connettere l’Italia, della capacità di generare cioè circuiti virtuosi tra gestione rete, gestione servizi, produzione di vettori, **capacità di progettazione, implementazione infrastrutturale**, connessione con i grandi poli logistici;
- 4) come si debbano tenere insieme interventi sulle grandi dorsali nazionali ed internazionali, con un’accelerazione di spesa (e di cantierizzazione) delle opere minori, in particolare quelle di Regioni, Province e Comuni, anche **favorendo la ricollocazione di risorse nazionali** eventualmente liberate dalla partecipazione del Next Generation EU agli investimenti sulle opere medio-grandi;
- 5) come si completi e si concretizzi il percorso avviato proprio al termine della prima fase di Connettere l’Italia con una **specifica intesa sindacale** basata sul rispetto dei CCNL, dei perimetri e più in generale sul rafforzamento delle relazioni industriali (al riguardo ricordiamo che, a marzo 2018, proprio a “completamento” del Piano Strategico fu

sottoscritto un accordo tra MIT e OO.SS. dell'edilizia e dei trasporti che avrebbe dovuto accompagnare i contratti di programma e le diverse realizzazioni di Connettere l'Italia).

Si pone immediatamente all'ordine del giorno, cioè, **l'esigenza di un "Accordo Quadro" sindacale per la gestione**, coerente con gli accordi di marzo 2018, della costruzione delle infrastrutture previste dal programma "Italia Veloce" e del Piano relativo all'utilizzo del Next Generation EU. Questo anche con l'obiettivo non solo di qualificare gli interventi previsti, ma di recuperare quei limiti insiti in un modello derogatorio di commissari, come più volte contestato da CGIL, CISL e UIL e per provare a "concertare" l'utilizzo delle risorse comunitarie prima del termine dei passaggi formali con la Commissione Europea (vedi anche ordine del giorno approvato dal C.D. della CGIL il 24 luglio u.s.).

Fig. 9 - Le aree metropolitane definite dalla legge 56/2014.

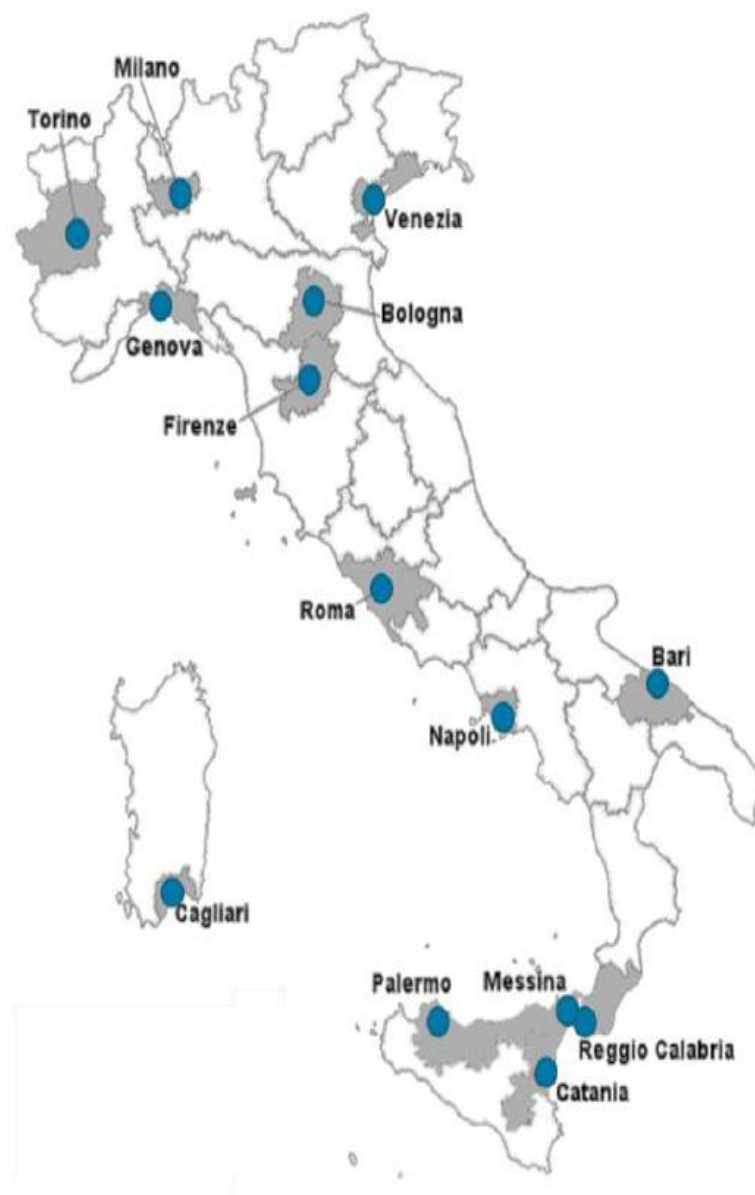


Fig. 10 – I principali porti italiani da connettere con infrastrutture “significative”.



Fig. 11 - I principali aeroporti per traffico passeggeri (dati Mit 2019).

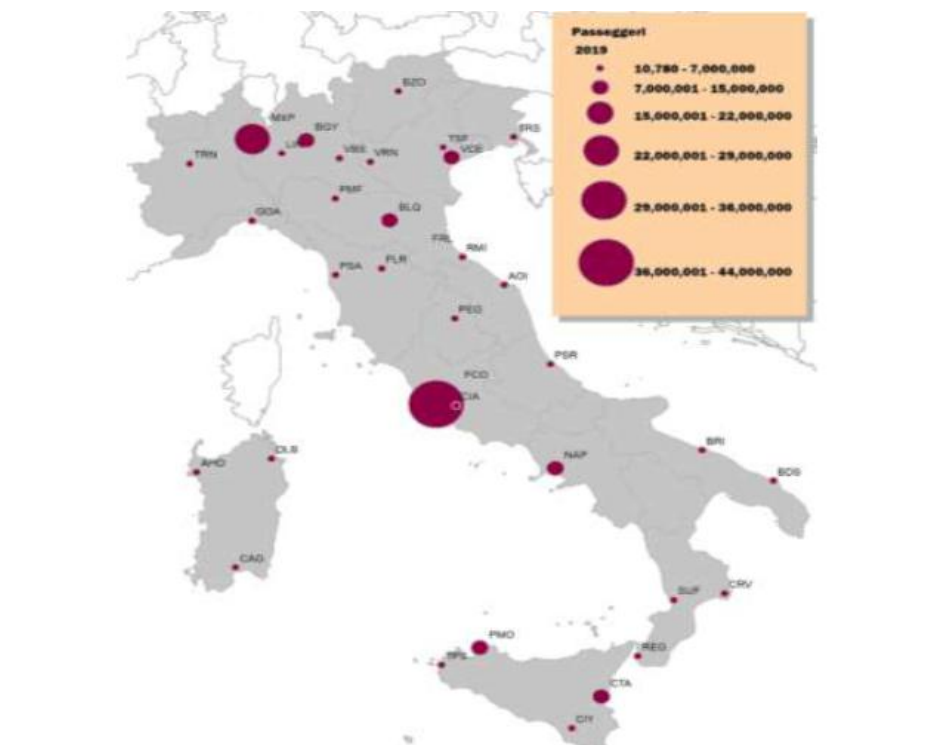


Fig. 12 – Obiettivi del sistema AVR, tempi d'accesso a Roma.

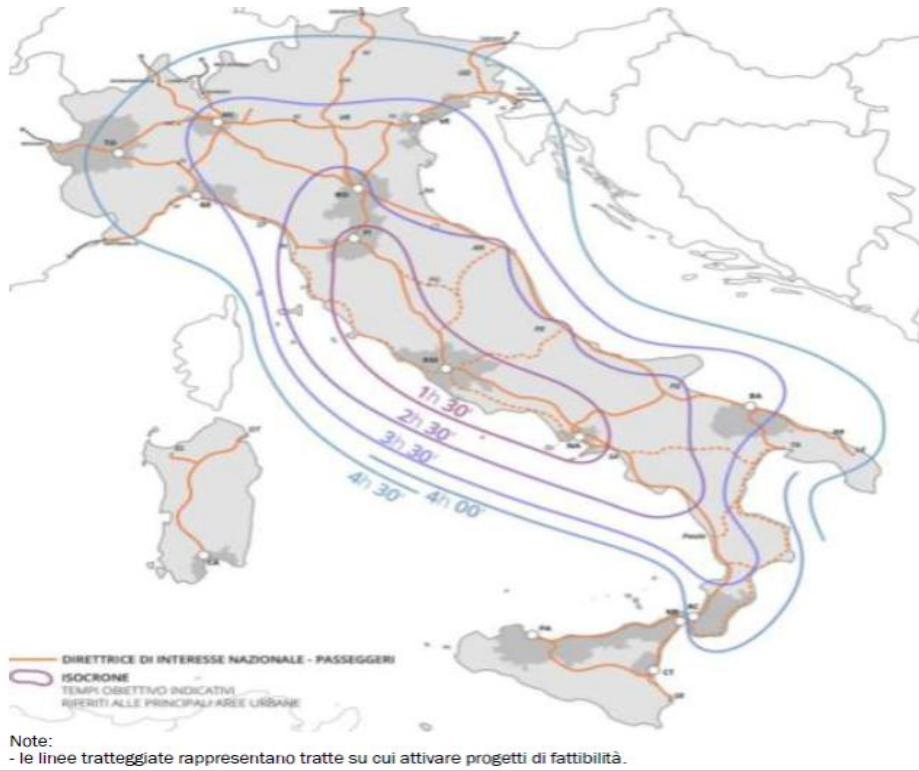


Fig. 13 – Schema di integrazione tra servizi AVR e metropolitani.



Fig. 14 – Offerta servizi ferroviari merci.



Fig.15 – Diretrici ferroviarie di interesse nazionale e internazionale per le connessioni merci.



Tab.6 – Interventi prioritari, direttrici ferroviarie.

Id	Direttrice	Descrizione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno prioritario (mln €)
1	Torino-Lione	Nuova linea Torino-Lione: tunnel di base (compreso cofinanziamento UE)	5.631,47	2.892,62	2.738,85
		Nuova linea Torino-Lione: adeguamento linea storica	200,00	81,00	119,00
		Cintura di Torino e connessione al collegamento Torino-Lione (opere prioritarie)	1.700,15	65,54	1.634,61
2	Liguria-Alpi	Connessioni con i valichi svizzeri: potenziamento Gallarate-Rho, raddoppio Vignale-Oleggio-Arona	2.826,32	1.527,98	1.298,34
		Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, AVR Milano-Tortona-Genova, AVR Torino-Alessandria-Genova	1.321,00	529,50	791,50
		Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi	6.853,03	6.853,03	0,00
3	Trasversale	Linea AV/AC Brescia-Verona	3.430,00	2.875,07	554,93
		Linea AV/AC Verona-Padova	5.214,00	1.514,00	3.700,00
		Potenziamento Venezia-Trieste, upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano	2.213,11	276,72	1.936,39
4	Verona-Brennero	Tratta di valico: galleria e lotto 1 (Fortezza-P.te Gardena)	5.713,60	5.053,98	659,62
8	Adriatico-Jonica	Upgrading infrastrutturale e tecnologico	701,32	374,66	326,66
		Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce; raddoppio Termoli-Lesina	1.349,44	1.349,44	0,00
9	Napoli-Bari	Raddoppio e velocizzazione Cancellorosso-Frasco-Telesino-Vitulano-Apice ed Orsara-Bovino-Cervaro; nuova tratta di valico Apice-Orsara; integrazione linea Cancellorosso-Napoli con AV/AC	5.806,95	5.806,95	0,00
10	Salerno-Reggio Calabria	Upgrading tecnologico ed infrastrutturale itinerario Napoli-Bari-Lecce/Taranto	429,62	429,62	0,00
		Upgrading infrastrutturale e tecnologico; variante Agropoli	450,00	430,00	20,00
11	Palermo-Catania-Messina	Raddoppio e velocizzazione Messina-Catania-Siracusa	2.558,66	2.514,66	44,00
		Nuovo collegamento Palermo-Catania	6.016,00	4.699,00	1.317,00
12	Cagliari-Sassari/Olbia	Upgrading infrastrutturale-tecnologico e velocizzazione	396,93	396,93	0,00
TOTALE			52.811,60	37.670,70	15.140,90

CONNETTERE L'ITALIA/ITALIA VELOCE ALLA LUCE DEL NEXT GENERATION EU: LE RIVENDICAZIONI DEL SINDACATO

In sintesi si tratta di “ricalibrare” nel nuovo contesto, la definizione di una strategia complessiva di carattere industriale sulle infrastrutture, aggiornando quanto vi è da aggiornare, definendo meglio e rafforzando la funzione di **programmazione e coordinamento del MIT** e dei diversi player

industriali controllati o partecipati dal pubblico e, infine, sciogliere diversi nodi, avendo come obiettivo una visione dove grandi opere per l'“interconnessione”, investimenti nazionali per i “racordi” e spesa veloce per i comuni (soprattutto al Sud) costruiscano un unico “sistema integrato” delle infrastrutture.

Per questo riteniamo urgente che si apra un confronto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (ed eventualmente Presidenza del Consiglio) affinché, dentro le coordinate generali di “Connettere l'Italia/Italia Veloce”:

- 1) sia **implementato il Documento Pluriennale di Pianificazione** per il prossimo triennio 2020-2022, alla luce degli obiettivi di finanza pubblica derogati dopo il Covid, completando le coperture finanziarie necessarie per le c.d. “infrastrutture prioritarie” e definendo specifici crono programmi non solo sulle nuove opere ma anche sugli interventi di **manutenzione prioritaria** (alla luce dell'esaurimento del ciclo di vita di numerosi viadotti e gallerie), **destinando il 51% delle risorse complessive ad interventi nel Sud Italia** (si tratta cioè di accelerare tanto la parte relativa ai Contratti di Programma Anas e RFI, quanto coordinarli con le risorse della programmazione/riprogrammazione europea);
- 2) il Documento pluriennale venga **coordinato** sia con le opere di “Italia Veloce” e con le risorse dell'attuale ciclo di programmazione comunitaria che **soprattutto con il Piano Infrastrutture EU che il Governo dovrà scrivere** per avere accesso alla quota specifica dedicata;
- 3) vengano valorizzati i **profili industriali delle principali stazioni appaltanti pubbliche nazionali**, partecipate o in concessione, partendo da Gruppo FS (più ANAS) e ora ASPI che si deve dotare di specifiche entità operative su manutenzioni e costruzioni magari attraverso un passaggio, a livelli occupazionali costanti, delle professionalità connesse ad Autostrade per l'Italia ed oggi ancora nella galassia di Atlantia (sulla stessa falsa riga di quanto sta facendo ANAS qualificando ulteriormente l'albo delle aziende edili e FS, dotandosi di una società specializzata in attività di genio);
- 4) **vengano qualificate le stazioni appaltanti territoriali e di autorità** (a partire da Autorità di Sistema Portuale, Aeroporti, Regioni e grandi città, anche in collaborazione con i Provveditorati delle OO.PP.). **Serve cioè l'attuazione piena di quanto previsto dal Codice degli Appalti** e dalle norme sulle **Stazioni Uniche Appaltanti** e sulle **Unioni dei Comuni** (in particolare nel Sud Italia dove si registra la maggiore frammentazione delle stesse e la minore capacità – di conseguenza – di progettazione);
- 5) vi sia uno **spostamento di risorse nazionali** verso i principali fondi (Fondi per le opere minori presso la Presidenza del Consiglio, Fondo “Rinascita Urbana”, Fondo per il completamento delle opere) **finalizzati alla “spesa veloce”** degli enti locali;
- 6) vi sia **un luogo stabile, partecipato da sindacati ed imprese, dove coordinare** gli interventi programmatori del MIT e delle aziende vigilate/partecipate, affrontare i possibili ritardi connessi alla partecipazione di più livelli istituzionali, garantire un costante monitoraggio degli interventi e del rispetto dei tempi di spesa, **favorire la pianificazione degli interventi degli enti locali**;

- 7) si definisca, attuando e generalizzando il protocollo sottoscritto nel marzo 2018 tra OO.SS. e MIT, un **Accordo Quadro Sindacale** sul rispetto dei CCNL edili e relativi perimetri, sulla garanzia di continuità occupazionale e dell'opera in caso di cambio di appalto o cambio di concessione, e per **migliori relazioni industriali tra tutti i soggetti della filiera** (MIT, Stazioni Appaltanti, Imprese esecutrici), in riferimento alle opere di "Connettere l'Italia", al programma "Italia Veloce" e al Programma italiano per le infrastrutture finanziato dal Next Generation EU, anche con riferimento al possibile e probabile coinvolgimento degli enti locali per tutti quegli interventi che "si intrecceranno" con i processi di rigenerazione e riqualificazione urbana relativi alle infrastrutture ricomprese nei **Piani Urbani della Mobilità Sostenibile** (per esempio prevedendo **l'estensione dei protocolli a Regioni, Anci, Upi**, sul rispetto dei CCNL edili, ecc.).

Nota: il presente documento (così come l'approfondimento specifico relativo ad ASPI) riguarda principalmente gli aspetti industriali connessi alle infrastrutture e manutenzioni, cioè ai lavori edili. Per questo rinviamo ad un **successivo documento** più completo per gli aspetti strettamente connessi al trasporto, alla logistica e al relativo ruolo di specifici player (es. Alitalia) di cui alle elaborazioni e proposte della CGIL e della FILT CGIL.

UN APPUNTO SU ASPI DOPO L'ACCORDO CON IL GOVERNO

I DATI IN NOSTRO POSSESSO

Premesso che durante il Consiglio dei Ministri del 14 luglio 2020, come recita il comunicato stampa ufficiale di Palazzo Chigi “sono state trasmesse da parte di ASPI nuove proposte transattive, riguardanti, rispettivamente, un nuovo assetto societario di ASPI e nuovi contenuti per la definizione transattiva della controversia”, quello che emerge dall'accordo transattivo tra Governo e gli attuali soci di maggioranza (famiglia Benetton) – e fermo restando che la rinuncia alla revoca potrà avvenire solo in caso di completamento dell'accordo stesso – riguarda:

- **Misure compensative** ad esclusivo carico di ASPI per il complessivo importo di 3,4 miliardi di euro a seguito del crollo del ponte Morandi;
- La riscrittura delle clausole della convenzione al fine di adeguarle all'articolo 35 del decreto-legge “Milleproroghe” (decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162);
- Il **rafforzamento del sistema dei controlli** a carico del concessionario;
- L'aumento delle sanzioni anche in caso di lievi violazioni da parte del concessionario;
- La rinuncia a tutti i giudizi promossi in relazione alle attività di ricostruzione del ponte Morandi, al sistema tariffario, compresi i giudizi promossi avverso le delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) e i ricorsi per contestare la legittimità dell'art. 35 del decreto-legge “Milleproroghe”;
- L'accettazione della disciplina tariffaria introdotta dall'ART con una significativa moderazione della dinamica tariffaria;
- Specifici **punti relativi all'assetto societario del concessionario** con l'immediato passaggio del controllo di ASPI ad un soggetto a partecipazione statale (Cassa depositi e prestiti –CDP) attraverso: la sottoscrizione di un aumento di capitale riservato da parte di CDP; l'acquisto di quote partecipative da parte di investitori istituzionali; la cessione diretta di azioni ASPI a investitori istituzionali di gradimento di CDP, con l'impegno da parte di Atlantia a non destinare in alcun modo tali risorse alla distribuzione di dividendi; la scissione proporzionale di Atlantia, con l'uscita di ASPI dal perimetro di Atlantia e la contestuale quotazione di ASPI in Borsa.

Gli azionisti di Atlantia valuteranno inoltre la smobilizzazione delle quote di ASPI, con conseguente aumento del flottante.

In alternativa, Atlantia ha offerto la disponibilità a cedere direttamente l'intera partecipazione in ASPI, pari all'88%, a CDP e a investitori istituzionali di suo gradimento.

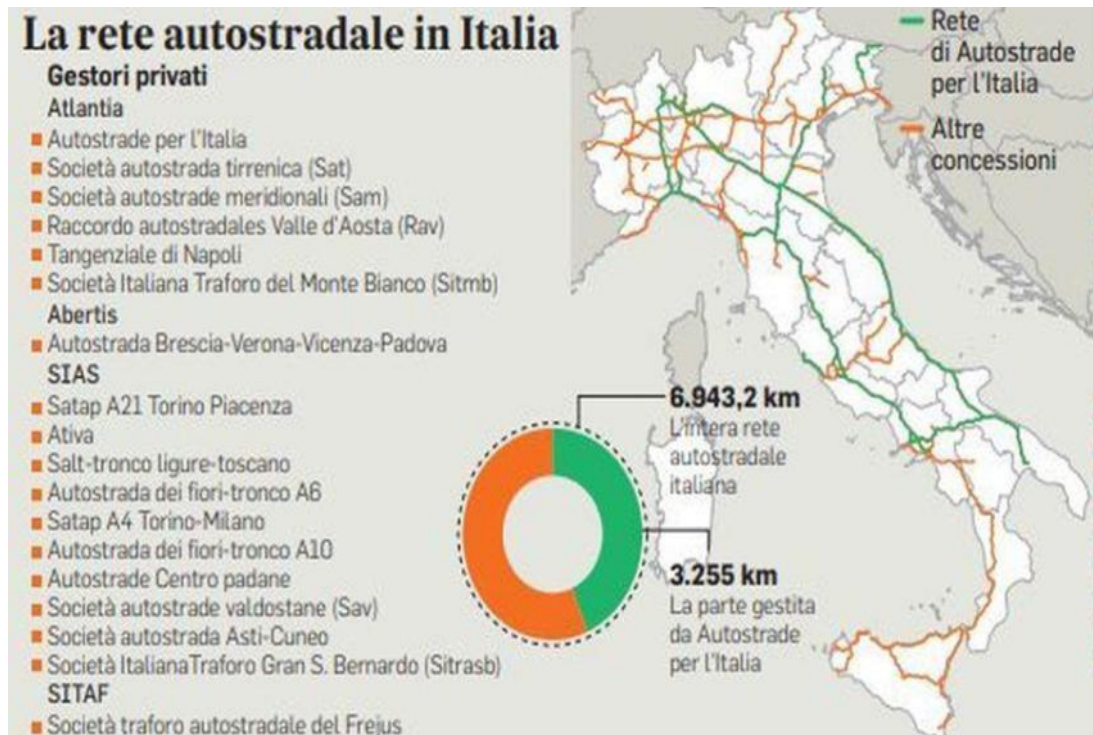
Nei giorni successivi si è poi definito meglio il mandato del MEF a CDP:

- chiudere l'accordo con Atlantia, con CDP che entrerebbe subito al 33% facendo diminuire l'88% di Atlantia al 10% entro il 2021, con CDP che salirebbe, quindi, **al 51%** attraverso ulteriore aumento del flottante per poi provare a diluire in public company l'azionariato entro la fine del 2021;

- portare l'importo per i nuovi investimenti sulla rete autostradale a 14,5 miliardi di euro fino al 2038;
- portare gli importi per la manutenzione straordinaria a 7 miliardi da qui al 2038.

Ricordiamo che Aspi rappresenta il più grande concessionario di reti stradali con oltre **3 mila Km**, strategicamente collocate lungo le dorsali.

Fig. 16 – La rete autostradale in concessione.



I PROBLEMI APERTI

Aldilà del giudizio sull'operazione (a nostro parere comunque migliore rispetto ad un'eventuale revoca della concessione) e delle possibili controversie in sede giudiziaria con soggetti terzi (altri azionisti), il primo problema con cui si dovrà fare i conti è: **quale funzione intende esercitare CDP e più in generale il Governo all'interno di Aspi?**

Si tratta di capire (ed avere garanzie) se CDP intende esercitare una funzione **meramente finanziaria di breve/medio termine**, traghettando l'attuale compagine azionaria (e relativa Governance) verso una public company, a forte azionariato diffuso e con presenza **significativa di investitori privati** (Fondi internazionali, anche speculativi) o, invece, una funzione **anche "industriale" di medio-lungo periodo** per cui, pur garantendo la giusta remunerazione (del resto CDP gestisce il risparmio postale ed è partecipata da investitori terzi, deve quindi garantire un modello di business con regole di mercato), si pensi di fare di **ASPI un player industriale** con caratteristiche di intervento diretto **anche nelle costruzioni e manutenzioni**, sul modello RFI e Anas.

La mera partecipazione pubblica nella compagine azionaria infatti, di per sé, **non è garanzia di un piano industriale all'altezza delle sfide** che, come sindacato, riteniamo fondamentali.

Rimane determinante il “piano industriale” e di conseguenza sia come ASPI (anche nella nuova governance) **intende gestire l'attuale concessione e relativi investimenti** in opere e manutenzioni, sia cosa intende fare per il futuro, sapendo che **per noi è prioritario salvaguardare i livelli occupazionali e le professionalità, sia dirette** (come ribadito sin dall'inizio dalla CGIL) **che delle aziende “funzionali” al suo modello di business** (e di proprietà della ex controllante Atlantia, tra cui aziende con CCNL EDILIZIA e non solo) **e dell'indotto**.

Tutte aziende **funzionali all'attuale modello di business** che per noi non solo va garantito, ma anche **implementato all'interno della strategia di rilancio industriale** dell'azienda.

Nel nostro specifico di FILLEA CGIL, le aziende del Gruppo che applicano il CCNL edilizia industria, attualmente hanno la seguente compagine societaria:

1. **Pavimental** (1.500 dipendenti circa): Atlantia 59,4%; Aspi 20%; ADR 20%; 0,6% Astaldi;
2. **Spea** (700 dipendenti circa): Atlantia 60%; Aspi 20%; ADR 20%.

A seguito della riorganizzazione del Gruppo – prima dell'accordo del 14 luglio con il Governo – si sarebbe dovuto procedere alla costituzione di tre Newco e al cambiamento nella compagine societaria di Pavimental.

Per quanto riguarda le tre Newco:

- A. Newco 100% ADR (ADR Ingegneria Spa): incorpora circa 85 lavoratori Spea in forza presso l'aeroporto di Fiumicino;
- B. Newco 100% ADR: incorpora circa 160 lavoratori Pavimental in forza presso l'aeroporto di Fiumicino;
- C. Newco 100% Aspi: incorpora circa 600 lavoratori Spea in forza su tutto il territorio nazionale.

Aeroporti di Roma (ADR) attualmente ha la seguente compagine sociale: Atlantia 99,384; Città Metropolitana di Roma Capitale 0,251; Comune di Fiumicino 0,100; Terzi 0,265.

A seguito della cessione del ramo aeroportuale da parte di Pavimental, l'azionariato di Atlantia in Pavimental sarà sostituito da Aspi?

La domanda riguarda, dei 2.200 lavoratori di Spea e Pavimental, sostanzialmente circa 1.950 unità per cui **chiediamo** che passino alla nuova ASPI a “controllo pubblico”, parte dei quali (600 ca) andrebbero nella Newco controllata al 100% da Aspi e parte (1.350) rimarrebbe in Pavimental, ma controllata a maggioranza da Aspi.

Del resto **solo così si potrebbero garantire gli interventi e le opere di manutenzione e costruzione** già previste.

RICHIESTE

È indubbio che dal giorno dopo il perfezionamento normativo dell'accordo, il Governo dovrà esigere un Piano industriale e noi chiediamo che questo venga definito confrontandosi con le organizzazioni sindacali.

Come sindacato, anche ai fini di una politica industriale di sistema per le infrastrutture (oltre che per tutelare gli attuali livelli occupazionali) riteniamo che si debba **chiedere al Governo (MIT e MEF) la convocazione urgente** di un tavolo, dove:

- 1) si chiarisca la finalità della partecipazione di CDP, chiedendo una **guida pubblica di lungo periodo** e quindi il coinvolgimento attivo di altissime professionalità di comprovata esperienza che possano, nel rispetto degli assetti societari, fare sintesi gli interessi dell'azionista pubblico e le legittime aspettative dei partner privati che in quella compagine sono presenti. La nuova governance dovrà pertanto assicurare un'alta qualità generale del servizio e una gestione delle risorse finanziarie conforme agli obiettivi del Piano industriale "del Paese" avendo cura dell'intero perimetro delle imprese coinvolte;
- 2) sia garantito **il passaggio da Atlantia a Aspi** delle azioni necessarie a realizzare i passaggi societari di cui sopra, **evitando che i lavoratori diventino ostaggio** della trattativa e dei processi che riguardano la proprietà di Atlantia e il Governo e garantendo continuità industriale alle attuali concessioni e gli investimenti in nuove opere e manutenzione;
- 3) il nuovo Piano Industriale di Aspi, a quel punto, **garantisca** non solo la tenuta occupazionale di tutto il perimetro dei dipendenti Aspi, compresi quelli in forza alle attuali aziende controllate e, in modo particolare coloro che fino ad oggi hanno assicurato la progettazione infrastrutturale, il monitoraggio e la manutenzione della rete autostradale, **ma anche l'avvio di nuove opere infrastrutturali** (pensiamo ad esempio alla costruzione della Gronda di Genova), l'implementazione di quelle esistenti e l'ammodernamento della rete viaria autostradale, potendo operare in virtù sia dell'attuale codice che del Decreto Semplificazioni, anche con società in house (si avrebbe così un player strutturato, finanziariamente ed industrialmente solido).

Il Tavolo dovrà quindi diventare **permanente** per accompagnare i prossimi anni e, con il coinvolgimento dei lavoratori, i delicati passaggi di governance ed industriali che vi saranno.

Il tutto in un contesto dove **siano rafforzate le funzioni di controllo dello Stato** in termini di verifica e monitoraggio degli impegni derivanti dal contratto di concessione e con l'azionista pubblico che assuma impegni precisi in merito alla corretta attuazione dei contenuti del piano industriale.

NOTA: tutte le grafiche sono contenute nell'Allegato #Italiaveloce del Documento di Economia e Finanza 2020

http://www.dt.mef.gov.it/modules/documenti_it/analisi_programmazione/documenti_programmatici/def_2020/DEF_2020_Allegato_MIT.pdf

Finito di stampare il 10 Agosto 2020