

## **RELAZIONE DI MAURO MACCHIESI**

Genova, 9 febbraio 2007

Con questa nostra iniziativa vogliamo dare voce a chi è stato protagonista della realizzazione della più importante opera infrastrutturale degli ultimi anni, che spesso al momento delle inaugurazioni viene dimenticato e quando va bene viene posata qualche lapide per ricordare i propri compagni caduti sul lavoro.

La storia della costruzione di un sistema di mobilità su ferro con treni ad alta velocità inizia nel lontano 1990, poco dopo, quando a fronte dell'entrata in vigore della prima stesura della Merloni che cercava di interrompere l'intreccio politica affari, si decise in tutta fretta l'assegnazione di lavori a trattativa privata delle varie tratte, dando avvio ad una infinita serie di ricorsi fino ad arrivare anche ad una infrazione della Commissione Europea all'Italia.

E' nostra intenzione porre all'attenzione delle istituzioni lo stato dei lavori e la coerenza degli stessi con il piano finanziario dell'intero progetto.

Il progetto del tracciato era una "T" con un'asse centrale da Milano a Napoli e due diramazioni, una verso Venezia e l'altra verso Torino e Genova, soltanto più recentemente, a seguito della definizione di un sistema trasportistico europeo, si sono ipotizzati i collegamenti con la Francia, il Nord Europa e i Paesi Balcani.

Il piano finanziario allora previsto fu da più parti criticato perché ritenuto sottostimato nella parte dei costi e questo avrebbe prodotto un deficit di gestione che avrebbe pesato sul bilancio dello Stato. Non sono certo di oggi le nostre critiche alla "finanza creativa", abbiamo sempre sostenuto che in un'opera devono iniziare i lavori quando sono certi i finanziamenti, crediamo altresì in modo pragmatico che sia impossibile definire un piano finanziario sulla gestione di una infrastruttura a tariffazione, quando i tempi di realizzazione sono ventennali, in 18 anni è difficile fare le previsioni di traffico.

D'altronde, se vogliamo realizzare quell'ambizioso progetto di trasferire parte del traffico merci e passeggeri dal sistema gommato al ferroviario, progetto che come sindacato abbiamo sempre sostenuto e del quale abbiamo rivendicata l'attuazione, è necessario programmare la costruzione delle infrastrutture in tempi e costi certi. Altrimenti il rischio è quello di assistere, inermi, ad un costante arretramento del trasportato su ferro in favore di altri vettori, soprattutto quello gommato.

Per quanto ci riguarda, riteniamo che questo arretramento ha delle precise cause e responsabilità. Le cause discendono da un sistema infrastrutturale, obsoleto, inefficiente, insufficienti sono inoltre gli interventi di manutenzione e ammodernamento.

In merito alle certezze sui tempi di costruzione e quelle dei costi di produzione, per quanto ci riguarda non abbiamo alcun dubbio sulla necessità di affrontare i problemi e cercare di fare chiarezza su entrambe le questioni, partendo dal principio che i patti sottoscritti devono essere, rispettati. Questo vale per i tempi di costruzione così come per i costi di produzione. Questo, perché si concorre a creare un clima generale di chiarezza e di maggiore fiducia. Nel merito, allo scopo di evitare qualsiasi equivoco, deve essere posta una condizione di "metodo", il confronto va fatto sui lavori eseguiti e non su quelli andati in gara, altrimenti il pericolo sarà quello di fare una comparazione virtuale, con una differenza sostanziosa fra i due dati.

Un altro argomento, che sarà necessario portare a governo, è quello dei costi delle opere compensative. In primis come sindacato riteniamo che non possono essere addebitabili e caricati sui costi di costruzione dell'opera i costi aggiuntivi per le opere compensative destinate ad attutire l'impatto dei lavori sul territorio.

Certamente, il passaggio di una tratta ferroviaria o di un'arteria autostradale, produce un danno materiale, immateriale e di impatto ambientale, poiché, la costruzione di un'infrastruttura determina uno scompensamento sul territorio, per questo, come dicevo all'inizio di questa mia relazione, è necessario "costruire" con le popolazioni interessate, un clima di consenso e non di avversione per un'opera portatrice di un interesse nazionale preminente.

Con questo, è possibile superare il problema dell'assenza di un qualsiasi tipo di coordinamento tra i vari operatori di questi interventi.

La società TAV, nei primi anni della realizzazione dei lavori, si era strutturata con degli Osservatori situati nelle vicinanze dei luoghi dei lavori. Questi Osservatori, erano destinati ad aiutare un processo di informazione e coinvolgimento delle comunità locali. Oggi c'è da domandarsi: perché negli anni 2000 questo metodo è stato abbandonato per far spazio ad una idea di accentramenti autorizzativi i quali, invece di accelerare i tempi degli iter burocratici, hanno accresciuto le difficoltà anche nei rapporti con i cittadini residenti nelle immediate vicinanze dei territori interessati alla costruzione delle tratte Alta Velocità. Noi riteniamo che non ci sono scorciatoie alla ricerca di fiducia per far prevalere gli interessi collettivi e nazionali su quelli localistici.

Nella finanziaria 2006 troviamo i primi 27 milioni di euro di interessi da pagare per i mutui contratti e solo 4 treni al giorno che corrono sulla tratta Roma - Napoli senza le due stazioni di testa.

Un po' poco visto che ad oggi sono stati spesi circa 15 miliardi di euro circa, senza contare il contenzioso in piedi fra RFI e imprese esecutrici.

Il problema che vogliamo porre con questa nostra iniziativa parte da questo dato:

Può, il sistema paese sostenere una spesa di oltre 15 miliardi di euro senza avere il programmato ritorno economico poiché, siamo di fronte, nei fatti e negli atti, ad una sospensione dei lavori dell'intero sistema Alta Velocità?

Non siamo qui a sostenere la contrapposizione o lo scambio, occupazione contro ambiente, siamo qui, invece, per chiedere, attraverso il completamento dei lavori, che se c'è stata un qualche compromesso ambientale, questo non sia stato vano,. Anche perché crediamo che l'esperienza acquisita dalle imprese e dai lavoratori, in particolare nelle lavorazioni in galleria, avvalendosi della elaborazione dei dati raccolti, possa essere un'occasione per delle riflessioni tecnico-scientifiche, per poi mettere i risultati di queste riflessioni, al servizio per avviare un sistema di recupero e risanamento del sistema idrogeologico in molti territori del Paese.

Per il sindacato, se è vero che i cantieri per i lavori dell'Alta Velocità hanno rappresentato una occasione di crescita professionale per i lavoratori e le imprese, è altrettanto vero che sono stati anche la sede per sperimentare nuove relazioni industriali e diritti contrattuali i quali hanno determinato nuovi spazi di contrattazione e con ciò hanno arricchito sia il CCNL Edili con la normativa sulla contrattazione di anticipo e sia sugli ammortizzatori sociali, come gli articoli 11 della legge 223 del '91, finalizzati ad accompagnare, nel corso di questi anni, i lavoratori da un lavoro all'altro.

Per fare un minimo di bilancio sui lavori fin qui eseguiti dobbiamo evidenziare che nei lavori di alcune tratte, in particolare in quella della Firenze – Bologna nella quale, è stata realizzata la galleria più lunga d'Europa, i lavoratori ivi impegnati, attraverso i lavori ad alta complessità, hanno avuto una notevole crescita professionale.

Nelle tratte della Toscana, dell'Emilia, del Piemonte, con l'aiuto delle istituzioni pubbliche, in particolare delle Regioni, abbiamo conquistato condizioni logistiche più civili come la stanza singola per i lavoratori trasferisti ed il ritorno a casa tramite gli aerei o gli eurostar. Questi fatti, che per alcuni possono

anche non rappresentare niente, per i lavoratori del nostro settore, hanno significato più dignità nel lavoro.

Sempre ragionando sugli accordi stipulati, il monitoraggio ed il controllo della sicurezza ed integrità fisica dei lavoratori impegnati nella tratta Firenze - Bologna, ha consentito di riscrivere, in diminuzione, a livello europeo le macabre statistiche sugli infortuni mortali nei lavori in galleria. Tutte cose che, come dicevo poca fa, ad uno spettatore disattento possono sembrare marginali, ,ma che nel panorama molto difficile delle condizioni di lavoro nei cantieri edili, rappresentano una tendenza positiva da cui partire.

Invece, in questa fase di passaggio e modifiche delle regole che sovrintendono le assegnazione dei lavori della TAV, c'è, da parte delle imprese, una volontà di cancellarle e una disattenzione del Governo nel momento che si procede a modifiche in corso d'opera, sottovalutando gli aspetti dell'organizzazione del lavoro nei processi produttivi e la consistenza della struttura dell'impresa.

Al riguardo delle modifiche delle regole sugli appalti, anche in questa sede è necessario riaffermare quanto più volte abbiamo espresso e le proposte che abbiamo avanzato in merito alla figura del General Contractor in qualità di appaltatore. Innanzi tutto va detto che noi, non da oggi - basta riportare alla memoria i confronti e gli scontri che abbiamo sostenuto in seno al Comitato Centrale per l'Albo Nazionale dei Costruttori , poi alle SOA, riguardo le imprese iscritte e non operanti - siamo contro le "scatole vuote" ed i passaggi di intermediazioni.

Per questo, riteniamo che i General Contractor come il CAVET e il CAV.TO.MI i quali, nell'ambito dei lavori affidati hanno assunto, nei fatti, la figura del consorzio operativo, sono stati una esperienza positiva, da prendere come base per riconsiderare anche la legislazione sugli appalti pubblici.

Per essere chiari, gli aspetti positivi non sono solo quelli legati alle condizioni di lavoro, ma anche alla qualità dei lavori eseguiti, ai tempi di esecuzione più brevi. Tra le altre questioni, con i consorzi operativi del tipo CAVET O CAV.TO.MI, nei fatti si applica integralmente la legge 55/90 poiché, si elimina

il ricorso del 3° livello di subappalto, mentre, in altre situazioni nelle quali, il General Contractor assume la figura di organizzatore di cantiere, non solo si passa, con estrema facilità, al 3° e 4° livello di subappalto (la subcontrattazione tra il subappaltatore e la fornitura con posa in opera), ma, a causa della compressione dei prezzi verso il basso, è una prassi che incentiva l'evasione dei diritti dei lavoratori e dove i rischi di incidenti sul lavoro sono una costante.

Nella costruzione delle tratte ferroviarie per l'Alta Velocità, sono stati impegnati circa 15.000 i lavoratori. Per noi, ha significato paragonare i cantieri per la costruzione di questa infrastruttura alla grande fabbrica italiana. Così come avviene nelle fabbriche di grandi dimensioni, quando si intravedono segnali di crisi, giustamente, si ricercano tutti gli strumenti per salvaguardare un patrimonio fatto da persone le quali, attraverso anni di lavoro, hanno acquisito una conoscenza tecnico, professionale non facilmente rinnovabile, ritengo, che anche per i lavoratori che hanno lavorato nei cantieri Alta Velocità, non dobbiamo chiedere all'UNESCO disposizioni finalizzate a tutelare questa professionalità, ma dobbiamo avviare, con i Ministri competenti, un confronto tecnico-politico allo scopo di definire un "Piano del Lavoro", non solo per il completamento dei lavori dell'Alta Velocità, ma anche per l'intero sistema ferroviario italiano che, come già detto, ha la necessità di essere ammodernato e periodicamente aggiornato.

Altresì, al Governo chiediamo chiarezza poiché, non si può fare uno sforzo finanziario importante come è avvenuto nella finanziaria 2007 nella quale, sono state definite, anche attraverso il ricorso al finanziamento di soggetti privati, risorse economiche per mandare avanti i cantieri per la realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Se questo è un segnale positivo che va verso la direzione, che più volte, abbiamo auspicato, non è altrettanto chiaro chi e come si decidono le priorità, con quali coefficienti si stabilisce una priorità anziché un'altra, con quali strumenti questi finanziamenti saranno destinati/investiti.

Sono questioni, queste appena dette, che appartengono alla "categoria" delle incertezze e ciò determinerà, per l'intero 2007, ad un anno di sospensione di quasi tutti i cantieri affidati; mentre, non ci saranno nuovi cantieri che si avvieranno.

Inoltre, corriamo il rischio, che questa situazione potrebbe trascinarsi anche per il 2008. Se questo si dovesse avverare, in pericolo non ci saranno più soli i 15.000 posti di lavoro per completare il sistema AV/AC ma bensì, l'intero sistema imprenditoriale ed occupazionale nel settore dell'edilizia.

Riguardo alla recente decisione di revocare quei contratti TAV dove ancora non sono iniziati i lavori, può essere un atto dovuto finalizzato a dare un contributo alla trasparenza. Però, se questo è un atto dovuto, c'è ne un'altro che ancora stiamo aspettando ed è quello di far sapere come si vuole procedere con i lavori, con quale procedura di gara d'appalto si affideranno i lavori. Ed ancora, si procederà attraverso l'affidamento ad un appaltatore attraverso la licitazione privata o si sceglieranno altre procedure?

A queste domande, è necessario, in tempi reali, dare risposte concrete e responsabili, si vuol procedere con :

La Merloni con il massimo ribasso?

La Legge Obiettivo?

E' necessario, verificare e analizzare cosa è successo dopo l'affidamento dei lavori, come questi sono stati realizzati, quanto è stato fatto dall'impresa appaltatrice e quanto affidato in subappalto, quale ribasso ha offerto l'impresa subappaltatrice - poiché questo ribasso si somma a quello offerto dall'impresa appaltatrice -, come sono stati rispettati i diritti di tutti i lavoratori impegnati nella realizzazione dei lavori affidati.

Sarà necessario verificare tutti questi elementi e trarre le debite conclusioni, anche al riguardo ai Nodi di testa. Questo perché mentre i lavori per i Nodi di testa, assegnati con la Merloni, non sono ancora ultimati, le tratte, affidate attraverso una procedura simile a quella del General Contractor (vedi CAVET e CAV. TO. MI.) sono ultimate o in fase di ultimazione.

Per quanto riguarda invece dei costi di realizzazione o progettazione, con altri paesi europei, è vero! Ci sono vive preoccupazioni. Ma assegnare la responsabilità, come fa il Ministro delle infrastrutture, alle modalità di gara non è sufficiente; oppure, come sostengono le imprese, che la lievitazione dei costi, in Italia rispetto a quelli di altri Paesi europei, deriva dai costi per le opere compensative.

Crediamo, invece, che le cause sono molteplici e vanno dalla lentezza delle procedure per l'assegnazione dei lavori, all'inefficienza della Pubblica Amministrazione. Ci sono, poi, i problemi derivanti dalla progettazione, la quale spesso è inefficiente, e poco rispondente all'impatto operativo.

Nel quadro appena descritto, le modalità di gara non sono influenti sulle condizioni di lavoro, sui diritti universali dei lavoratori, sull'applicazione delle leggi che regolano i rapporti di lavoro, i regimi di orario di lavoro, ecc..

Sempre in merito al GENERAL CONTRACTOR di tipo operativo (per intenderci sul modello di CAVET O CAV. TO.MI.), siamo per risolvere quella sorta di conflitto di interesse che intercorre fra il GENERAL CONTRACTOR, e le operazioni che spettano alla Committente giacché il Contraente Generale è un operatore economico, voluto diverso dagli altri appaltatori, ma sempre un esecutore per rispondere ad una esigenza che ha la P.A.. Per questo, deve essere "l'ufficiale pagatore" a verificare la corrispondenza tra l'esigenza pubblica ed il prodotto realizzato.

A questi fini, è necessario separare la progettazione, la Direzione dei Lavori e la collaudazione dei lavori (sia quelli in corso d'opera e sia quelli per avvenuta ultimazione), dall'esecuzione dei lavori.

Noi riteniamo e sosteniamo che, le fasi di verifica e controllo, ivi compresa la progettazione, devono rimanere in testa alle Committente quindi, nel caso in specie, devono rimanere in capo a TAV o ITALFER, mentre l'esecuzione, l'organizzazione delle fasi operative, la conduzione del cantiere, la logistica del cantiere, anche per i lavori affidati con la procedura del General Contractor di



tipo operativo, sono e devono essere di esclusiva competenza dell'operatore economico, rispettando, però, i vincoli derivanti dalle normative di legge e dai patti contrattuali. Questo, per rendere più trasparente il processo produttivo e per dare concretezza alla normativa sugli incentivi o penalità. Introducendo delle premialità rispetto alle anticipazioni dell'ultimazione rispetto i tempi contrattuali e degli standard qualitativi; invece, per i ritardi sull'ultimazione contrattuale dei lavori, dovrebbe essere introdotto, nel contratto d'appalto, un sistema di penalità in aumento rispetto il ritardo nell'ultimazione dei lavori.

Queste due norme, presenti nelle vigenti norme di legge, se disciplinate nei contratti d'appalto ci consentirebbe, tra l'altro, di operare, magari insieme alla struttura del Ministero delle Attività Produttive, per avere un sistema di impresa edile industrializzata la quale, opera sì nel rispetto delle leggi e degli accordi sottoscritti nei contratti d'appalto, ma è anche in grado di valorizzare sia le professionalità di tutti i lavoratori e sia la dignità delle persone impegnate nella realizzazione dell'appalto affidato.

Avviandomi a concludere questa mia relazione, voglio cercare di precisare meglio una nostra richiesta, altrimenti, corriamo il rischio di non essere capiti sulle motivazione che sovrintendono e supportano tale richiesta. Quando chiediamo la definizione di un programma generale di priorità, non è una richiesta di un sindacalista che parla solo il "SINDACALESE", al contrario, è una precisa richiesta per avviare una Politica Industriale per il settore. Poiché, soltanto in un quadro convenuto, definito e certo delle priorità, dei tempi di realizzazione, della sicurezza della copertura finanziaria, si possono praticare politiche attive, finalizzate a determinare la crescita del sistema di imprese edili e per avviarlo verso un sistema industriale in grado di competere con l'intero sistema industriale nazionale. A questo fine, vi anticipo che la prossima settimana, a Milano, presenteremo l'Osservatorio " Grandi imprese e Lavoro". Questo Osservatorio è una analisi delle prime cinquanta imprese italiane. Un solo dato: di queste 50 imprese, il 44% ha una classe di rischio o vulnerabilità molto alta, con una accentuazione negli ultimi anni di quella di rischio di solvibilità.

Le responsabilità di questo decadimento, non sono imputabili all'attuale Governo, giacché è un dato che possiamo definire strutturale e che ha riguardato tanto le grandi che le medie piccole imprese italiane del settore.. Negli ultimi dieci anni ci sono state cinque modifiche di legge sui criteri degli Appalti Pubblici. Anche le opere elencate nella "Legge Obiettivo" rientrano nella logica dei grandi annunci e della povertà nelle realizzazioni. Così come le proposte per attirare i soggetti privati ad investire nei programmi da realizzare con la finanza di progetto.

Intuizione, questa, presente nella legge "Merloni" sotto la norma dedicata al PROMOTORE, che poteva risolvere non pochi problemi e dare dignità al sistema impresa il quale, in questi programmi, assumeva un ruolo di protagonista. Però, l'incertezza che regna nei programmi del settore, le difficoltà di dialogare tra pubblico e privato, le superficialità con la quale il sistema creditizio ha affrontato la proposta della finanza di progetto e, non per ultimi, la difficoltà del nostro sistema impresa il quale, a volte, è incapace di confrontarsi con "il nuovo" e la pervicace volontà del precedente Governo, hanno impedito non solo la pratica del PROMOTORE, ma nei fatti hanno portato al superamento della CONCERTAZIONE.

Al contrario delle posizioni del precedente Governo, sono convinto che il sindacato, gli imprenditori e anche il Governo hanno la necessità di avere una sede per espletare la pratica della "CONCERTAZIONE". Una sede, per definire e convenire il modello dei coefficienti che definiscono un'opera priorità rispetto ad un'altra; le regole che sopprescono le procedure delle gare d'appalto; la verifica delle opere iscritte nei programmi triennale ed annuali (sia di quelli nazionali e sia di quelli degli Enti territoriali); la verifica sui sistemi di controlli; ecc.. Questa è la concertazione che serve al settore e non quella di una sede nella quale si informa il sindacato per avere il suo consenso. In questa logica non potrà esserci il consenso del sindacato, poiché la metodologia è l'informazione e non il confronto finalizzato ad accordare le parti sedenti in questa sorta di cabina di regia.

In altre parole, la "CONCERTAZIONE" deve essere una sede dove ci si confronta, con la capacità di ascoltare le esigenze "dell'altro". Alla fine dei

confronti, si faranno gli accordi verso i quali, TUTTI sono impegnati al rispetto. Su questo punto, vogliamo rivolgere un appello all'Esecutivo, ai Ministri interessati e alle Associazioni Imprenditoriali.

Appello, che deve superare le difficoltà degli anni passati, nei quali i confronti erano esclusivi tra le imprese e le loro associazioni ed il loro "GOVERNO AMICO". Questo metodo ha portato a credere e, per le imprese, ad organizzarsi per un Programma di infrastrutture strategiche di oltre 173 miliardi di euro. Nel consuntivo della Corte dei Conti per l'anno 2006, i finanziamenti disponibili sono stati di 36 miliardi in 6 anni e i lavori effettivamente ultimati 1,2%. Questo modello di "CONCERTAZIONE" tra imprese e "GOVERNO AMICO" ha portato a questo disastro nel quale il prezzo più alto lo ha pagato il Paese in termini di infrastrutturazione e di credibilità, le imprese riguardo ai programmi fatti ed i costi sostenuti, i lavoratori in merito all'assenza di nuovi posti di lavoro, i cittadini per gli alti costi degli interessi e delle riserve in corso d'opera che hanno e dovranno affrontare nei prossimi anni. Questa, è l'eredità lasciateci dal Governo Berlusconi. Purtroppo da qui dobbiamo ripartire, possibilmente per non ripetere gli stessi errori.

Negli ultimi mesi, mentre i lavori nelle tratte per l'Alta Velocità languivano, abbiamo letto nuove proposte tese a realizzare altre tratte, Alta Velocità Alta Capacità Napoli - Bari. A riguardo delle nuove tratte, noi vogliamo, da un lato, ricordare di non dimenticare il proseguimento dell'Alta Velocità Alta Capacità da Napoli a Reggio Calabria dall'altro, condividiamo il criterio di ripartizione delle risorse finanziarie pubbliche le quali, in via prioritaria, devono essere devolute al Mezzogiorno; risorse finanziarie finalizzate a mettere in campo progetti misti pubblico/privato. In caso contrario, è impossibile pensare alla realizzazione di programmi attuati attraverso la procedura della concessione a tariffazione. Per l'area geografica del Nord del Paese, invece, sono possibili programmi di realizzazione delle opere infrastrutturali interamente finanziati dai soggetti economici privati.

Quest'assemblea, si tiene in una città che in un ipotetico futuro, diventerà la sede del Nodo di Testa, della tratta AV/AC Genova - Milano.

Per questa tratta ferroviaria, i lavori dovevano partire nel 2004. Come federazioni sindacali delle costruzioni, abbiamo sottoscritto, nei cantieri per la costruzione di tratte AV/AC, importanti accordi, finalizzati a governare le dismissioni di cantieri, dismissioni derivanti dall'approssimarsi dell'ultimazione dei lavori. Questi accordi, contengono il reimpiego, di lavoratori occupati nella costruzione in questo programma infrastrutturale.

Per molti di questi lavoratori, circa 9.000, stanno esaurendosi i benefici di sostegno al reddito, disciplinati dall'art. 11 della legge 223 del 1991.

Naturalmente i 9.000 addetti sono i lavoratori che sono stati direttamente impegnati nei cantieri ma è facilmente prevedibile che a questi si aggiungano quelli dell'indotto, delle imprese subappaltatrici e gli impiegati delle sedi delle imprese.

Come dicevo poco fa, questo per il Paese è un problema sociale che non può essere sottovalutato o relegato a problema marginale.

Ad alta voce, vogliamo richiamare tutti sul principio illudibile: **NON SI' PUO' GIOCARE CON LE ASPETTATIVE DI VITA DELLE PERSONE E DELLE LORO FAMIGLIE, LASCIATE A PIU' DI 900 CHILOMETRI DI DISTANZA DAL POSTO DI LAVORO.**

Infine, è vero che i costi per questa opera sono ingenti e sono diventati un problema per il Paese, ma lo è ancora di più, la mancanza della coincidenza fra la restituzione dei debiti contratti con il mercato finanziario, è l'inizio del transito dei treni. Più la coincidenza si allunga e più consistenti saranno i costi da sostenere per la collettività, anche in termini di relazioni economiche che si possono sviluppare ed ampliare attraverso la realizzazione di quest'importante infrastruttura.