

# L'IMPRESA

Per una infrastruttura sostenibile

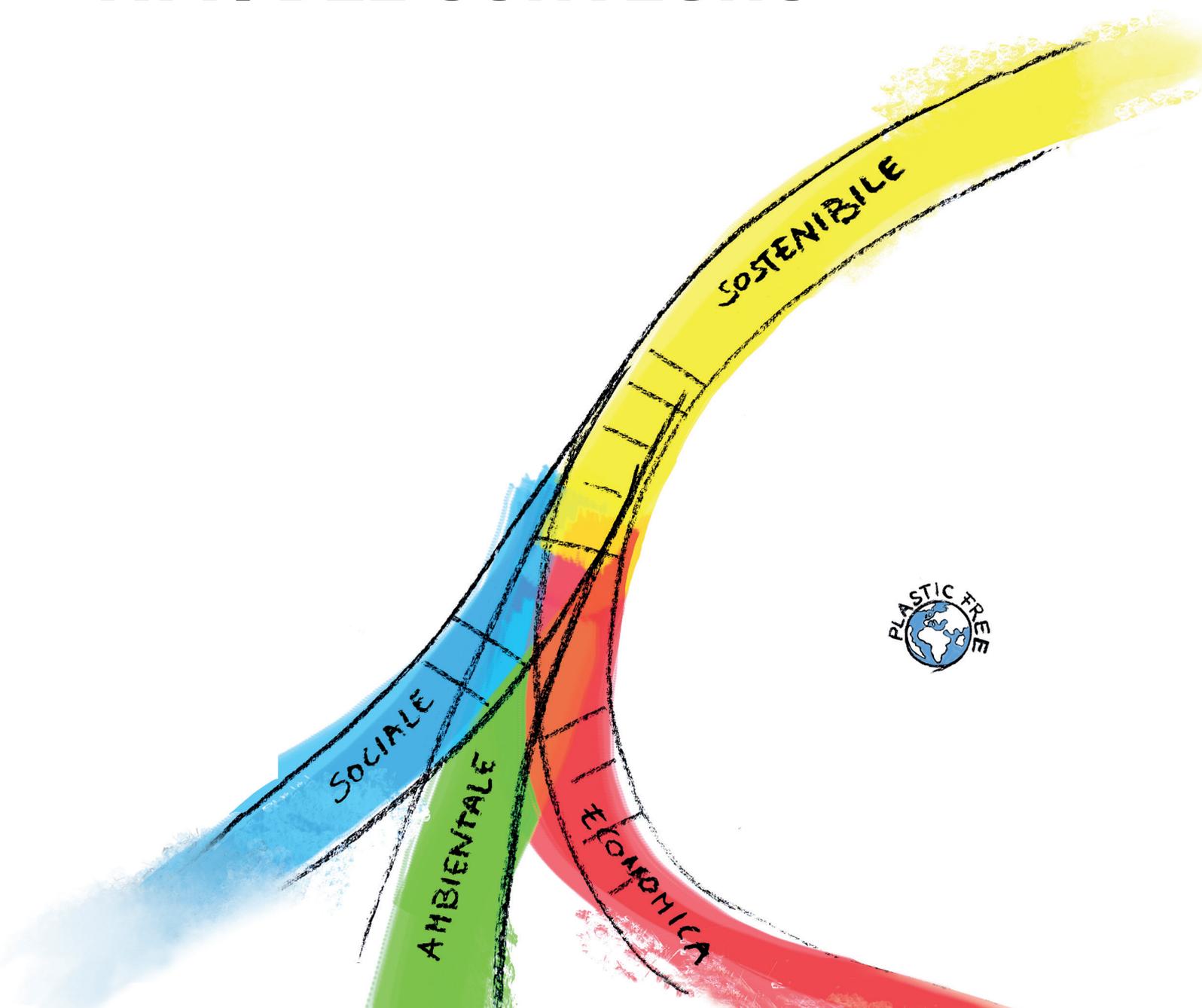
# PNRR

Roma 6 luglio 2021

Centro Congressi Antonianum

Viale Manzoni,1

## ATTI DEL CONVEGNO





## Indice

Saluto del ministro delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili <b>Enrico Giovannini</b> .....	5
Sottosegretaria di Stato al MEF <b>Alessandra Sartore</b> .....	8
Relazione presidente ANCEFERR <b>Vito Miceli</b> .....	12
Presidente della Commissione Trasporti Camera <b>On. Raffaella Paita</b> .....	20
Amministratrice Delegata e Direttrice Generale RFI <b>Vera Fiorani</b> .....	24
Direttore della ANSFISA <b>Domenico De Bartolomeo</b> .....	27
Segretario Generale della FILLEA CGIL <b>Alessandro Genovesi</b> .....	29
Presidente dell'ANCE <b>Gabriele Buia</b> .....	33
Amministratrice Delegata e Direttrice Generale RFI <b>Vera Fiorani</b> .....	36
Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili <b>Alessandro Morelli</b> .....	37
Direttore Produzione RFI <b>Giulio Del Vasto</b> .....	41
Direttore Investimenti RFI <b>Vincenzo Macello</b> .....	46
Direttore Generale MIMS per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie <b>Enrico Maria Pujia</b> .....	50
Presidente C.S.LL.PP. e Commissione Permanente Galleria MIMS <b>Andrea Ferrante</b> .....	53
Direttore generale per la sicurezza delle ferrovie ANSFISA <b>Pier Luigi Giovanni Navone</b> ....	56
Saluti del Presidente ANCEFERR <b>Vito Miceli</b> .....	59
RASSEGNA STAMPA CONVEGNO ANCEFERR .....	62

\*\*

Il convegno è stato moderato dal caporedattore Economia del TG1 Rai, Michele Renzulli



## **VIDEO\_ANCEFERR ASSOCIATI**

<https://www.anceferr.it/images/video/ANCEFERR-ASSOCIATI.mp4>

### **MODERATORE**

Buongiorno benvenuti a tutti grazie di essere intervenuti e grazie di partecipare a questo importante appuntamento organizzato da ANCEFERR con le maggiori istituzioni del Paese, con i rappresentanti di Rfi, del sindacato e della agenzia sulla sicurezza.

È un appuntamento centrale “ripartiamo insieme” il messaggio lanciato nell'ultima riga dello spot che abbiamo appena visto.

Un messaggio che rilancia e riassume il significato di questa nostra mattinata, di questo nostro incontro di quest'appuntamento voluto da ANCEFERR per fare il punto su quello che diventa un elemento centrale della politica economica e di gestione del Paese dei prossimi anni: il PNRR.

L'impresa per un'infrastruttura sostenibile il tema del nostro convegno.

Il grande impegno che il Paese sta mettendo in campo per adempiere a tutte le richieste che ci vengono dall' Europa per il PNRR.

Un impegno che ci ha consentito finora di rilevare i tempi richiesti dalla Commissione Europea per avere la prima tranche di finanziamenti; ma il percorso è ancora da fare e in questo percorso hanno un ruolo fondamentale gli attori che questa mattina si confronteranno qui in questo convegno nel quale appunto Governo, Parlamento, aziende, sindacato e organi della sicurezza interverranno per individuare quali sono i passaggi del percorso che questo settore si avvia a compiere.

Un settore fondamentale, quello ferroviario, come abbiamo visto nei numeri impressionanti che il filmato ci ha rappresentato.

Migliaia di dipendenti uno sforzo importante per quanto riguarda appunto la crescita e il sostegno alle infrastrutture del paese.

La categoria, ben rappresentata da ANCEFERR, oggi vuole avere dei chiarimenti, delle risposte, delle indicazioni, dai propri interlocutori su quello che significherà nei prossimi mesi, nei prossimi anni, il percorso del PNRR.

I lavori di questa mattina si incentreranno su una serie di interventi prima Governo e Parlamento, poi seguiranno due tavole rotonde una di carattere

politico istituzionale con i manager e i rappresentanti delle istituzioni di questo settore, la seconda di carattere tecnico e specifico sui passaggi concreti del PNRR sempre per quello che interessa al vostro settore.

Apriamo i lavori con il primo contributo: il messaggio del ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che prego la regia di mandare in onda e che ascoltiamo con la grande attenzione.

### Saluto del ministro delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili Enrico Giovannini

Buongiorno a tutte e tutti, mi dispiace non poter essere con voi ma a causa di altri impegni ho dovuto disdire la mia presenza e dunque almeno un video per augurarvi buon lavoro e per condividere alcune riflessioni iniziali di una mattinata molto intensa per chi partecipa ma sono sicuro anche per chi ascolterà questo interessante dibattito.

La trasformazione del nostro sistema verso un'economia più dinamica, verso un'economia e un sistema socio economico più sostenibile più equo, nel rispetto non solo dell'ambiente ma anche dei diritti dei lavoratori, questa trasformazione è un impegno che non può riguardare semplicemente il Governo o le Regioni o gli altri enti pubblici, è una trasformazione profonda del modo di produrre, del modo di consumare, del modo di stare insieme dunque anche del modo di muoversi.

Non è unicamente una questione tecnologica, anche se la tecnologia giocherà un ruolo fondamentale per la trasformazione del nostro modo di vivere e di lavorare, di produrre, di scambiare informazioni, di muoverci non solo sul territorio nazionale.

Ma la tecnologia deve essere abbinata a un orizzonte che è quello disegnato da un lato dal PNRR e dall'altro da una prospettiva più ampia che chi mi conosce, non sarà sorpreso, è la prospettiva di uno sviluppo sostenibile secondo i dettami dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile adottata da tutti i Paesi del mondo nel 2015 e poi una prospettiva ancora più a lungo termine al 2050 con la decarbonizzazione delle nostre attività, come indicato dall'Unione Europea, che tra l'altro in questo modo ha aperto una sorta di competizione anche con altre parti del mondo che hanno poi spinto il Giappone, il Sudafrica, la Cina, la Corea del Sud e altri soggetti importanti a indicare dati analoghi o comunque vicini al 2050.

Se pensiamo che questa trasformazione non crei problemi e cambiamenti profondi negli assetti proprietari nei cassetti anche dimensionali, territoriali, sociali nel

nostro Paese, non solo nel nostro Paese, forse non abbiamo ben presente la dimensione, la profondità del cambiamento.

Questo cambiamento va guidato certamente dalla politica ma direi va guidato da tutta la società civile.

Voi sapete che prima di assumere questo incarico per cinque anni ho provato, come portavoce dell'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile, a portare all'attenzione dell'Italia queste tematiche.

Solo cinque anni fa erano considerate o dei sogni o delle utopie, come sottolineo nel mio libro del 2018, oppure qualcosa di interessante come prospettiva ma che era sostanzialmente irrealizzabile in pratica dalla politica.

Ebbene dalla nascita della Commissione Europea guidata da Ursula von Der Leyen, dal programma di lavoro dell'Unione Europea, definito dopo le elezioni europee, dagli atti che l'Unione Europea ha assunto, anche prima della drammatica crisi da Covid, la prospettiva era questa.

C'avevamo lavorato alcuni anni e quindi non è stata una sorpresa perché appunto, come me, come consulente della Commissione Europea, o altre persone impegnate in vari ambiti internazionali ed europei avevano appunto contribuito a preparare questa svolta, dopodiché è arrivata la crisi da Covid ma vorrei ricordare che da subito, dopo qualche settimana di titubanza la presidente della Commissione Europea e il presidente del Consiglio Europeo preparando quel documento di poche pagine il cui titolo era "per un'Europa sostenibile equa e resiliente" avevano già tracciato la rotta che poi si è concretizzata nel Next generation EU e poi nei programmi pluriennali di spesa per il bilancio 2021- 2027.

In altri termini non è una scelta casuale non è una scelta reversibile, ed è una scelta molto impegnativa che richiede a tutti i settori di attività economica uno sforzo straordinario, oggi grazie proprio al dibattito su Next generation EU, alla svolta di molte imprese del mondo della finanza, del mondo delle banche centrali, ma anche del mondo dei cittadini, della società civile, anche sull'onda dei movimenti come quelli di Friday for future, sembra scontato parlare di sostenibilità e infatti c'è anche molto marketing greenwashing, come si dice.

Ma sotto questo ci sono dei cambiamenti profondi che stanno avvenendo e dunque il mondo delle imprese deve decidere se stare nella retroguardia di questo cambiamento, come alcuni stanno sperando di fare o se vuole essere sulla frontiera positiva, sapendo che ci sono grandi opportunità di business, come si dice in gergo, anche perché la finanza ormai premia i soggetti, sia pubblici che privati, che vanno in questa direzione pensiamo al successo di alcuni Green bonds recenti.

L'intera Europa, l'Unione Europea, raccoglierà come Green Bonds, social bonds, i fondi che serviranno per finanziare Next generation e, associati a quei titoli, così

come associati ai diversi obiettivi del PNRR, ci sono chiari indicatori di risultato, chiare scadenze, milestones che dobbiamo rispettare e che il governo italiano si è impegnato a rispettare, non tanto e non solo in termini di Investimenti - ed è già una grande sfida - ma poi anche in termini di riforme a partire dall'accelerazione e semplificazione del funzionamento del mercato dei contratti pubblici e il disegno di legge che ho presentato in Consiglio dei Ministri e che è stato approvato questa settimana segna chiaramente qual è la direzione verso cui andare innovando anche il testo vigente.

Ma accanto a questo ci sono provvedimenti che non sono solo di semplificazione e di riforma verso una maggiore concorrenza, insomma le cose che l'Unione Europea ci ha detto da tanto tempo.

Ma poi ci sono le riforme settoriali su cui il Paese si è impegnato, a partire dalla semplificazione, della predisposizione dei contratti di programma e io voglio ringraziare le Commissioni parlamentari - so che c'è anche la Presidente Paita presente - che hanno accettato di contribuire a questa accelerazione dell'aggiornamento del contratto di programma 2020-2021 e di lavorare insieme verso la semplificazione dell' iter, fermo restando l'opportunità, anzi direi la necessità, che il Parlamento si esprima sui futuri contratti di programma.

E poi tutto il tema della messa a terra, come si dice, dei contratti PNRR con indicazioni complesse e non solo sul piano procedurale ma con sfide importanti anche per le imprese che abbiamo come indicato nel disegno di legge delega sul nuovo codice dei contratti che vogliono essere più performanti, più qualificate, più orientate alla sostenibilità ambientale e al rispetto dei diritti natura.

Insomma, vasto programma, avrebbe detto De Gaulle, peccato che il programma su cui noi saremo giudicati e saremo - diciamo così - compensati rispetto agli stati di avanzamento in base al PNRR che abbiamo sottoscritto tutti insieme.

Concludo queste le osservazioni dicendo che abbiamo bisogno appunto di tutte le componenti della società. Io ringrazio chi è presente oggi, chi oggi non è presente per aver aderito alla Consulta che ho voluto all' interno del MIMS per lavorare insieme non solo sull'attuazione del PNRR ma anche delle altre politiche che vanno ben al di là del PNRR. Il dialogo che si è instaurato è estremamente positivo.

Un dialogo che riguarda sia aspetti procedurali sia aspetti di contenuto molto importanti perché abbiamo bisogno di essere sulla frontiera della ricerca, dell'innovazione ma naturalmente anche del rispetto - come ho detto prima - dei diritti dei lavoratori e delle clausole sociali.

Quindi un ringraziamento un invito a continuare a lavorare insieme rapidamente perché il tempo non può essere semplicemente quello che verrà, perché il tempo deve guidare le nostre scelte ma bisogna fare presto e bene, non soltanto presto.

Grazie ancora e buon lavoro. Sarò molto interessato a conoscere i risultati delle vostre riflessioni.

Buon lavoro a tutti.

### **MODERATORE**

Bene ringraziamo, anche con questo applauso della platea, l'intervento del ministro delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili Giovannini che ha tracciato un po' il percorso e gli obiettivi del Governo in questo ambito. Grande attenzione alla sostenibilità ma anche grande attenzione al rispetto dei tempi che ci impone l'Europa.

Piccola modifica al programma dei lavori del convegno ci collegamento subito in streaming e sentiamo l'intervento della sottosegretaria di stato al Ministero delle Finanze Alessandra Sartore.

Buongiorno Alessandra Sartore, sottosegretaria di Stato, a lei la parola.

### [Sottosegretaria di Stato al MEF \*\*Alessandra Sartore\*\*](#)

Buongiorno a tutti.

Le parole del Ministro Giovannini portano direttamente all'interno del tema del convegno.

Io dico che il PNRR è solo l'inizio di un processo che prevede investimenti senza precedenti per la costruzione e la riqualificazione di infrastrutture e per la mobilità sostenibile per rafforzare l'impresa e migliorare la qualità del lavoro e della vita delle persone tutelando gli ecosistemi terrestri.

Questo è un po' quello che anche il nostro Ministro Giovannini ha detto.

Non devo dire alla platea che mi ascolta, perché è sicuramente più competente di me, rispetto alle infrastrutture, a che punto noi siamo rispetto a questo.

Nell'ultimo ventennio gli investimenti totali in Italia sono cresciuti del 66% a fronte del 118% della zona euro.

L'Italia è particolarmente esposta ai cambiamenti climatici e deve accelerare il percorso verso la neutralità climatica del 2050.

Ci sono stati sicuramente progressi significativi tra il 2005 e il 2019, le emissioni del gas serra dell'Italia sono diminuite del 19%.

La Missione sulle infrastrutture mira a rendere il sistema infrastrutturale più moderno, digitale, sostenibile, in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione indicata dall'unione Europea con le strategie del Green deal e a raggiungere gli obiettivi di sviluppo sostenibili indicati dall'Agenda 2030 delle Nazioni Unite.

È evidente che i progetti finanziati con il PNRR ammontano a una cifra veramente importante, più di 40 miliardi e provenienti sia appunto dalla Next Generation ma anche dalla REACT EU, e a questi si aggiungeranno, tra l'altro, le risorse provenienti dall'ultimo provvedimento, che ho curato direttamente io in Parlamento, che è il Fondo complementare, che prevede per questi interventi più di 10 miliardi.

Quindi i fondi nazionali perseguono gli stessi obiettivi dei fondi europei ma in alcuni casi, come ad esempio l'infrastruttura appunto dell'alta velocità Salerno Reggio Calabria, hanno un approccio pluriennale più ampio del 2026 ed è anche per questo che taluni interventi anche di questa tipologia sono stati inseriti nel fondo complementare da parte dello Stato, che deriva sempre comunque dallo spostamento di bilancio ma che pur seguendo i principi del PNRR rispetta i milestones

Buona parte appunto alle fonti riguarda il potenziamento della rete ferroviaria e la destinazione principale riguarda anche le infrastrutture per una mobilità sostenibile, sei miliardi proverranno appunto dal Fondo complementare, mentre la gran parte verrà dai fondi europei e quindi dal Next Generation.

Tra gli interventi, quelli sull'alta velocità e l'alta capacità come la Salerno Reggio Calabria, il rinnovo dei treni intercity al Sud, la sperimentazione dell'uso dell'idrogeno per il trasporto ferroviario, il potenziamento del programma di sviluppo del trasporto rapido di massa, le piattaforme digitali a supporto del trasporto pubblico locale, la mobilità sostenibile nelle isole minori.

Io però mi vorrei anche concentrare su un'altra importante linea delle infrastrutture cioè il potenziamento delle linee ferroviarie regionali che effettivamente ammodernerebbero il Paese, siano esse interconnesse o meno con la rete infrastrutturale ferroviaria nazionale.

Sto pensando per esempio ai percorsi delle ferrovie storiche sulle quali già da tempo il Ministero della Cultura sta intervenendo insieme a Ferrovie, ma che prevedono anche ulteriori risorse da destinare a tale finalità e le infrastrutture per le zone economiche speciali con risorse della politica di coesione.

L'attualità e l'importanza attribuita ai valori del territorio, prossimità e comunità nelle prospettive del rilancio del Paese trovano tra l'altro una forte testimonianza nell'espressione in cui si sono sviluppate durante l'emergenza prodotta dalla pandemia Covid 19 che ha messo in evidenza, tra l'altro, i vantaggi del

distanziamento anche dal punto di vista dell'organizzazione territoriale rispetto alla concentrazione propria delle aree urbane.

Come si è enfatizzato, peraltro, anche durante il periodo di look down, le aree interne hanno rilevato più che mai ampie potenzialità per diventare luoghi di innovazione e di sviluppo sostenibile.

Il tema era già stato richiamato all'attenzione nazionale ed internazionale in occasione della Biennale di architettura di Venezia nel 2018, dal padiglione arcipelago Italia a cura dell' architetto Mario Cucinella, che ha dedicato appunto a quei territori spazialmente e temporalmente lontani dalle grandi aree urbane, ma detentori di un patrimonio culturale inestimabile, con una peculiarità che lo stesso architetto definisce pongono l' Italia in discontinuità rispetto all' armatura urbana europea.

Per dirla con le parole di Fabrizio Barca, la varietà nei contesti geografici che caratterizzano le diverse regioni italiane e la promozione delle aree interne richiede azioni multilivello capaci di valorizzare il potenziale di sviluppo economico in termini di capitale territoriale inutilizzato in ogni territorio.

Il capitale naturale, culturale, cognitivo, l'energia sociale della popolazione locale e dei potenziali residenti e nonché i sistemi produttivi.

Con questo approccio coniugando le politiche sui settori di competenza nazionale regionale e i progetti di sviluppo locale già dal 2014 è partito appunto la SNAI, cioè la strategia nazionale per le aree interne il cui obiettivo prioritario è invertire le tendenze democratiche in atto attraverso la riduzione dell'emigrazione e attraverso l'insediamento di nuovi residenti e la ripresa delle nascite.

A questo obiettivo a livello locale, le infrastrutture ferroviarie, le reti di comunità sono assolutamente un legame prioritario, nonché il recupero di ferrovie secondarie come asset strategico per la rigenerazione territoriale.

Il riconoscimento delle aree interne con una questione nazionale d'importanza strategica porta a identificare nel miglioramento delle loro condizioni di accessibilità uno degli assi fondamentali dell'intervento sia in funzione della coesione territoriale e sia come vettore di sviluppo economico.

Questo apre una nuova prospettiva anche sul tema delle ferrovie minori che possono essere riconsiderate sulla base di parametri diversi da quelli che fino a oggi hanno portato alla progressiva decimazione delle linee dei servizi, la stessa metodologia utilizzata nella definizione delle aree interne individua nella presenza di una stazione silver uno dei criteri che caratterizza un comune o un'aggregazione di comuni come un centro di offerta di servizi.

Quindi è oggettivamente in questo momento in cui si attuano maggiormente e con maggiori risorse, anche dal PNRR e dal fondo complementare, sia la linea della strategia nelle aree interne e sia il piano di riqualificazione dei borghi. Questo punto della riqualificazione delle ferrovie in parte dismesse potrebbe essere assolutamente importantissima per riaggregare quei comuni e dargli una nuova vitalità e questo è il non considerare più quelle linee ferroviarie secondarie dei rami secchi e quindi, è evidente che secondo determinati standard di servizio lo sarebbero, ma oggi dovrebbero essere considerati una risorsa strategica del capitale territoriale da valorizzare in una logica di integrazione tra politiche territoriali e mobilità, azioni rivolte appunto all'inclusione sociale e azioni di crescita sotto il profilo trasportistico. Alcune buone pratiche già ci sono ed evidenziano come modelli di gestione innovativi che possono avere effetti rilevanti di moltiplicazione della domanda anche in contesti a bassa intensità insediativa nel quadro di una rete integrata rivolta sia ai residenti che i turisti nella realizzazione di sottopassi stradali, pensiline, parcheggi, scambiatori, interventi a cui si accompagna l'organizzazione dei servizi per un target di utenza, primi fra tutto il noleggio di biciclette alle fermate e il loro trasporto a bordo dei treni.

Ricordo proprio rispetto alla questione che ho rappresentato, che è minima rispetto agli interventi sicuramente di cui parlerete dopo di me, che io ritengo una questione importante che potrebbe riaccendere le luci in tanti Comuni in tanti Paesi, e potrebbe essere sicuramente un modo per sviluppare il nostro Paese anche diversamente dalla riagggregazione in aree strettamente urbane per questo vi ricordo una particolare trasformazione che ha avuto appunto una linea di trasporto altoatesino che addirittura ha avuto una frequentazione di tre milioni di passeggeri diventando il modello per l'adeguamento delle altre ferrovie di fondovalle della provincia quindi sono cose che possono avvenire, io spero, che siano utili per il futuro per un'aggregazione diversa anche della nostra popolazione per una riscoperta sia nei piccoli comuni e dei borghi storici che ci permetta di sviluppare in modo sostenibile sia il trasporto ma anche la nostra vita.

Grazie

## **MODERATORE**

Ringraziamo la sottosegretaria Sartore che dopo l'intervento del ministro Giovannini ha indicato e tracciato i contorni delle questioni che verranno affrontate nel corso della mattinata negli interventi della tavola rotonda e nelle relazioni che si susseguiranno indicando le questioni principali sulle quali poi il dibattito si incentrerà.

Mi ha colpito particolarmente l'argomento che riguarda l'ambizione con la quale le imprese si devono presentare in questo nuovo percorso che viene delineato con il PNRR.

Da che parte vogliono stare se all'avanguardia o nelle retrovie, e questo sarà sicuramente uno degli argomenti sui quali ci intratterà la relazione del presidente di ANCEFERR, Vito Miceli, che invito sul palco per l'apertura del convegno.

Prego Presidente.

### Relazione presidente ANCEFERR Vito Miceli

Grazie davvero al ministro Giovannini per il suo prezioso saluto ricco di spunti, benvenuti a tutte e a tutti, è con grande emozione che vi saluto, guardandovi dal vivo e non con la mediazione di uno schermo alla quale ci siamo tristemente abituati nell'ultimo anno e mezzo. Abbiamo rimandato più volte questo incontro, ogni volta sperando che il peggio fosse passato e che ci si potesse avviare verso la normalità, e più volte siamo stati costretti a ripensarci perché la pandemia non ci ha dato tregua. E allora, nella speranza che questo nostro appuntamento sia soltanto un piccolo squarcio di fiducia e di superata emergenza, vi chiedo di alzarci tutti in piedi e di osservare un minuto di silenzio. Lo dedichiamo a tutte le vittime del Covid e a chi ha sacrificato anche la propria vita per cercare di guarire chi aveva contratto questo terribile virus.

#### MINUTO DI SILENZIO

Vorrei, sperando di interpretare il pensiero di molti qui, fare un'altra dedica e ringraziare tutte quelle donne e quegli uomini che hanno lavorato anche nei giorni più drammatici, permettendo a noi altri di proteggerci.

Parto da quel che è successo perché anche il titolo del nostro convegno e le promesse e le speranze che sott'intende, ha parole chiave che fino a qualche tempo fa erano meno importanti. Se di RIPRESA parliamo a momenti alterni e ne invociamo l'avvio, RESILIENZA e SOSTENIBILITA' sono diventati concetti senza i quali abbiamo imparato di non poter continuare a vivere.

E, parlando di IMPRESE, a produrre.

Eppure, io voglio avere l'orgoglio di dire di fronte a una platea così qualificata e ad ospiti importanti senza l'intervento dei quali, per il ruolo che in questo

momento rivestono, nulla è realizzabile o migliorabile, che L'IMPRESA PNRR ha già le sue basi.

Il procedimento di qualificazione avviato dal nostro committente RFI, gestito attraverso regole trasparenti che definiscono un processo oggettivo e non discriminatorio, è un modello da imitare. ANCEFERR ha scelto fin dalla sua costituzione nel 2011 che soltanto gli operatori economici in possesso di questa attestazione possano aderire all'Associazione dimostrando, nei fatti, che è possibile. Tuttavia, colpevoli ritardi, facili sottovalutazioni, comportamenti sbagliati e non censurati, continuano a impedire che questo esempio si diffonda e che avvenga quel cambiamento non più rinviabile.

Approfitto, dunque, di poter parlare al Governo, al Parlamento, al nostro committente per eccellenza, al sindacato, a chi controlla la sicurezza e al vertice dei costruttori italiani per ricordare, in breve, che noi di ANCEFERR della resilienza abbiamo fatto uno dei nostri pilastri. Perché le nostre imprese che si occupano con professionalità umane e mezzi appropriati di manutenzione ferroviaria e non solo, sono lì, da anni, a permettere che si superino traumi, che si ponga rimedio a problemi causati da rischi climatici o vetustà delle infrastrutture, a intervenire quando qualcosa di imprevisto o imprevedibile succede, a rinnovare e potenziare la rete infrastrutturale per permettere che con il minimo dei disagi possibili – a volte nessuno perché cerchiamo di lavorare nelle ore di fermo del traffico – tutto riprenda regolarmente.

Ho detto professionalità umane e mezzi appropriati perché questi sono due degli elementi fondamentali che definiscono l'IMPRESA.

Tutti noi qui presenti, nella distinzione di ruoli e responsabilità, dovremmo essere d'accordo su cosa significhi IMPRESA.

Il Codice Civile per chiarire chi sia l'imprenditore spiega che è colui che "esercita un'attività economica organizzata al fine della produzione e dello scambio di beni e servizi".

Questa breve definizione giuridica a noi non basta.

Bisogna includere, ciascuno nel proprio business, la dimensione sociale ambientale e economica.

Perché ogni impresa, indipendentemente dalle dimensioni e dagli ambiti di attività, è inserita all'interno di un sistema sempre più globalizzato e le

risorse che utilizza, in particolare quelle naturali, appartengono ad un unico pianeta, che tutti dobbiamo impegnarci a salvaguardare. Ce lo ha ricordato il ministro e noi siamo totalmente d'accordo.

E allora, se non nel Codice, credo che tutti noi imprenditori dovremmo essere d'accordo nel definire un protocollo di qualità da esibire nel momento della partecipazione a un appalto che tenga conto di: PROGETTUALITA', ORGANIZZAZIONE, DISPONIBILITA' DI RISORSE FINANZIARIE, DI MEZZI, DI MAESTRANZE E TECNICI QUALIFICATI, SPECIALIZZATI, FORMATI... Il tutto accompagnato da un curriculum che racconti qual è la storia aziendale: ha cambiato nome, ragione sociale? Ha contenziosi aperti? Ha avuto incidenti che hanno messo a rischio la salute o la vita dei dipendenti? È fallita? Oppure è sul mercato da 20, 30 anni e mantiene gli stessi lavoratori per lustri?

Una forza lavoro stabile è garanzia di qualità e significa che l'imprenditore ha investito in mezzi all'avanguardia e sulla preparazione e la professionalità del dipendente.

Gli associati ANCEFERR hanno già iniziato questo percorso e sono orgogliosi di possedere, come già detto, quei requisiti di qualificazione che il nostro committente RFI ci chiede. E sono qui a proporre che la qualità e il curriculum d'impresa siano elementi indispensabili per competere in un orizzonte di sostenibilità che dobbiamo darci come Paese, come Europa, come Mondo, oserei dire. Perché soltanto se tutti perseguiamo lo stesso obiettivo, corriamo il felice rischio di realizzarlo.

So che quello che sto dicendo può affascinare e preoccupare allo stesso tempo perché in un Paese paralizzato dalla burocrazia, ogni atto, documento, certificazione... si aggiunge a una mole inutile e incomprensibile di atti, documenti, certificazioni. Ogni anno le imprese italiane sopportano un costo di oltre 57 miliardi (circa tre punti di Pil) solo per la gestione dei rapporti con la Pubblica Amministrazione e non è pensabile che la burocrazia si velocizzi soltanto di fronte alle emergenze. Derogare alle leggi, anche se di fronte a situazioni di eccezionalità, non può e non deve diventare la prassi. L'iter burocratico che comincia dalla programmazione e finisce con la realizzazione effettiva di un'opera va ripensato in nome dell'efficienza, della trasparenza e della certezza di una regolamentazione snella a sostegno del mondo produttivo.

- Noi perseguiamo una normalità sorretta da una regolamentazione chiara ed efficace e abbiamo grandi aspettative e anche qualche preoccupazione nei confronti della riforma della PA prevista nel PNRR. Bene la messa in parallelo e non in sequenza delle richieste di parere, ma le procedure derogatorie si aggiungono a quelle in atto producendo un dedalo di norme in cui è difficile orientarsi. Per i lavori pubblici bisogna guardare a sette quadri normativi: quel che ancora resta del codice de Lise, il Codice dei contratti pubblici, le linee guida dell'ANAC, il decreto Sbloccacantieri, il decreto Semplificazioni del 2020, il decreto Semplificazioni del 2021, le norme europee.... Il disegno di legge delega per l'aggiornamento del Codice degli appalti appena passato al Consiglio dei ministri e a cui ha fatto cenno il ministro Giovannini nel suo saluto, va in questa direzione quando affronta il tema della semplificazione della sottosoglia e la riduzione dei tempi di gara, ma aspettiamo il passaggio parlamentare per esprimere un giudizio definitivo.

Così, mentre invociamo interventi di chiarezza, non saremo di certo noi a sponsorizzare deregulation e semplificazioni che mettono a rischio non soltanto la sicurezza delle opere, ma anche quella di chi queste opere, con il proprio lavoro, realizza.

Per questo vogliamo esprimere la nostra soddisfazione per lo stralcio del "massimo ribasso" che, confidiamo venga definitivamente archiviato.

Lo abbiamo detto più volte e in tutte le sedi davanti a tutti gli interlocutori che oggi, torno a ringraziare, e che abbiamo voluto al nostro incontro: servono una serie di garanzie perché il mercato possa essere omogeneo nell'assegnazione degli appalti, soprattutto quelli pubblici, perché la competizione debba basarsi sull'affidabilità.

Per questo non possiamo tollerare che le gare siano vinte da chi attua di fatto il massimo ribasso.

L'ente che indice una gara, si sa, già indica un prezzo di mercato tenendo conto di quello che chiede di realizzare. Come si può pensare allora che, legalmente, si possa risparmiare fino al 40%? E invece assistiamo a competizioni per assegnazioni dei lavori nelle quali l'offerta tecnica perde qualsiasi importanza e la parte economica arriva a valere 30/40 punti su cento. Cosa significa questo? Significa che ad aggiudicarsi l'appalto potrebbe

essere chi è disposto a cedere su tutto: dal rispetto della sicurezza, alla qualità dei materiali e all'efficienza della strumentazione.

Sarebbe facile ovviare a tale stortura introducendo banali calcoli matematici correttivi della determinazione del punteggio con una regola che dia all'offerta economica, al massimo, il 10% del punteggio per l'assegnazione di un'opera.

Questa battaglia non ci vede uniti, lo so. E, scusate il paragone, ma mi pare di trovarmi nell'incomprensibile disputa che abbiamo vissuto in questi mesi di pandemia quando la polemica, politica e non solo, si alimentava dell'antagonismo tra salute e lavoro. Le scelte fatte, pur con il dramma di molte e molti che non hanno potuto scegliere e hanno perso salute e lavoro, ci hanno dimostrato che non può riprendere il secondo se non si salvaguarda la prima.

Per questo sono, siamo pronti a fare la nostra battaglia e a cercare alleati affinché la RIPRESA non poggi sull'assunto del lavoro a qualsiasi costo. E, per dimostrarlo ribadiamo la nostra soddisfazione per la firma da parte del ministro Orlando del decreto attuativo che definisce un sistema di verifica della congruità della manodopera impiegata nella realizzazione dei lavori edili. Quello che noi tutti riassumiamo in DURC DI CONGRUITA', se non diventa un ostacolo è uno straordinario strumento di lotta contro il lavoro nero e un altro elemento di distinzione nel selezionare le imprese di qualità. Chiediamo prima di tutto al vertice dei costruttori italiani e poi alla politica, alle stazioni appaltanti e al sindacato di fare ognuno la propria parte perché quella crescita di Pil prevista ormai da tutti – Bankitalia, Commissione Ue, Ocse, Fmi, Istat... - che dovrebbe raggiungere e forse superare un più 4,7%, sia una ripresa di qualità prodotta da imprese di qualità.

Avendo di fronte o, comunque, potendo interloquire con i decisori politici, con il nostro committente, con l'agenzia per la sicurezza dei trasporti, con il sindacato e con il vertice dell'associazione dei costruttori vorrei poter lanciare suggestioni, suggerimenti e persino qualche richiesta che però vadano nella direzione di quella realizzazione dell'infrastruttura sostenibile che abbiamo richiamato nel titolo del nostro incontro.

Cito il ministro Giovannini che anche stamattina ha voluto ribadire come soltanto la sostenibilità insieme ambientale, economica, sociale e istituzionale possa portare ai risultati attesi. Sì, dunque, ministro, noi siamo una di quelle componenti della società che non ha scelto di stare in

retroguardia, siamo e resteremo in quella che lei ha definito “frontiera positiva”.

E allora proprio a Lei, all’intero Governo e al Parlamento chiediamo che le imprese ANCEFERR, possano partecipare alla realizzazione del PNRR.

La manutenzione, i rinnovi, i potenziamenti che sono il nostro core business, non è, e non poteva essere, il cuore del piano europeo che nasce dalla tragedia del Covid e dalla presa di coscienza collettiva che tutti abbiamo bisogno di tutti per proteggerci e per ripartire. Ma la transizione ecologica, la tutela del territorio, la mobilità sostenibile, non si realizzano soltanto con le nuove opere, pure necessarie in un Paese come il nostro che sconta anni di paralisi. Senza elencare le opere previste dal Piano consegnato a Bruxelles - sottolineo che tra risorse Ue e nazionali, da qui al 2030 sono disponibili oltre 40 miliardi per la nostra rete ferroviaria. Ribadiamo che calibrare le gare nel modo giusto, in cui protagoniste possano essere anche le medie e non soltanto le grandi imprese, permetterà al Paese, anche con il contributo delle imprese ANCEFERR di vincere quella sfida che, come ha detto il presidente Draghi “non possiamo perdere”. Al nostro appello, lanciato fin dalla prima lettura del PNRR, si è aggiunto l’autorevole sostegno del presidente di ANCE che nei giorni scorsi ha ribadito l’importanza che tutte le imprese di costruzioni siano coinvolte nella sfida che deve portare al completamento delle opere nel 2026.

La nostra associazione nasce, ormai 10 anni fa, con l’obiettivo di creare un sodalizio tra imprese che operano prevalentemente nel settore ferroviario e perciò vivono problematiche complesse e hanno organizzazione e strutture diverse da altri settori. Occupiamo 3000 addetti ed esprimiamo un fatturato annuo pari a 1,8 miliardi di euro. Nel corso di questo ultimo decennio siamo cresciuti tutti non soltanto dal lato economico e patrimoniale, ma soprattutto in professionalità, tecnologie e capacità progettuali. E questo ci fa essere una realtà virtuosa nel campo delle costruzioni che invece ha patito una forte crisi. Un dato su tutti: il 96% delle imprese di costruzioni italiane fattura meno di un milione di euro ed ha meno di cinque dipendenti. Le associate ANCEFERR si collocano tutte nel restante 4%.

Dopo aver parlato alla politica ci rivolgiamo al nostro praticamente unico committente, Rete Ferroviaria Italiana e dunque al nostro interlocutore, con il quale vantiamo consolidati rapporti di stima e fiducia. E torniamo a chiedere continuità del lavoro e programmazione.

Abbiamo già parlato di sicurezza a proposito di massimo ribasso e Durc, ma avendo qui con noi i vertici dell'ANSFISA, l' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali, mi permetto di chiedere che il gruppo di cui facciamo parte - linee guida per la gestione dei lavori all'armamento e al corpo stradale – metta in campo, insieme ad altri, quella sinergia tra tecnologie, controlli e sanzioni che porti davvero all'obiettivo "incidenti zero" che persegue Rfi e che tutti, a cominciare dalle imprese ANCEFERR, auspichiamo si raggiunga. RFI ci chiede molteplici qualificazioni per ammetterci a partecipare alle sue gare. Noi chiediamo che questo sistema sia ulteriormente potenziato e che venga valorizzato quanto effettivamente svolto dalle imprese nell'ambito della qualità della sicurezza espressa, dell'entità dei lavori, della loro complessità, delle tecniche utilizzate - non ultimo l'esecuzione contemporanea di più cantieri complessi - con riconoscimento di premialità nella valutazione delle stesse imprese nell'ambito dei sistemi di qualifica e nelle gare.

Con il sindacato, con la Fillea, che è qui con noi, abbiamo avviato da tempo un dialogo per la qualità del lavoro. Un dialogo importante perché la crescita del Paese non può avviarsi in un clima di conflittualità tra imprese e sindacato. Dopo questi drammatici mesi di blocco e chiusure, ora, credo sia necessario avviarsi a una normalizzazione. Proporre ammortizzatori sociali in situazioni difficili è necessario e ha permesso, per esempio in questo anno e mezzo, che la crisi sanitaria non diventasse crisi sociale, ma - e credo lo sappiamo tutti - riproporre sine die sussidi, non aiuta né l'Italia, né i sussidiati. Ben vengano, dunque, nel PNRR quelle clausole che favoriscono l'assunzione di donne e giovani come obiettivo generale, ma, come immagino concordiate vanno previste presto e obbligatoriamente linee guida applicative che tengano conto delle specificità del nostro settore perché è difficile avere operaie nei cantieri edili... Approfitto però di questa occasione per chiedere al sindacato di condurre con noi una battaglia contrattuale. Attualmente le nostre imprese aderiscono al contratto nazionale degli edili che prevede poi che ogni impresa completi con gli integrativi provinciali nel territorio dove ha sede. Ci troviamo così con tanti integrativi diversi che differenziano lavoratori che prestano la stessa opera. Non mettiamo affatto in discussione il Contratto nazionale che, se si ritiene, possiamo rafforzare, ma chiediamo che una parte dell'integrativo sia prettamente ferroviario, non per risparmiare, ma per salvaguardare specificità e professionalità. So bene che non basta un amo lanciato a un

convegno perché questo succeda, ma basterebbe che il primo mattone venisse posto proprio qui.

Chiudo da dove avevo cominciato e mi rivolgo al presidente dell'Associazione Nazionale Costruttori Edili perché io so che uno dei suoi obiettivi è quello di riqualificare la parola impresa. Ma perché sia così ci vuole una presa di coscienza collettiva e un'azione di chiarimento che porti a "ripulire l'elenco" chiedendo a chi vuole definirsi impresa di costruzioni di adeguarsi a quei canoni indispensabili di qualità e serietà senza i quali l'ammissione non è permessa. Se questo è un proposito comune credo potremo raggiungerlo lavorando insieme all'interno dell'ANCE.

Forse l'ho fatta troppo lunga, ma siate clementi. In questo lungo periodo non abbiamo chiesto, ma abbiamo cercato di dare perché di questo c'era bisogno. Non abbiamo alzato la voce, ma sommestamente suggerito soluzioni. Ora però chiediamo:

- che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR;
- di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026.
- di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio;
- di intervenire subito sul caro materiali perché l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese: l'economia globale non si trovava in questa condizione dalla crisi finanziaria del 2007 e dalle crisi petrolifere degli anni Settanta. Ora questa situazione dev'essere presa in carico dal Parlamento, dal Governo e magari anche dall'Europa.

Ora mi taccio, pronto, insieme a tutti i nostri associati, a far tesoro di quello che ascolterò per partecipare insieme a questa scommessa.

Per il PNRR e dopo il PNRR perché, come ho già detto, giochiamo ora, ma se vinceremo, avremo un futuro migliore del passato. E sì che ne abbiamo bisogno!

## **MODERATORE**

(Invita i relatori della prima tavola rotonda a salire sul palco e apre il collegamento con la Camera Dei Deputati, con il presidente della commissione trasporti on. Raffaella Paita)

Prima di entrare nel vivo della discussione, diamo la parola al presidente della Commissione Trasporti della Camera On. Raffaella Paita, in collegamento streaming.

Eccoci presidente, buongiorno.

### [Presidente della Commissione Trasporti Camera On. Raffaella Paita](#)

Buongiorno a voi, vi rinnovo i miei saluti, peraltro mi scuso di non essere presente fisicamente ma una serie di impegni concomitanti hanno reso indispensabile che utilizzasse ancora questo strumento del collegamento che in realtà tutti auspichiamo ora di usare molto meno perché incontrarsi di persona ovviamente è molto più piacevole e anche arricchente.

Io vorrei iniziare questo saluto ringraziando moltissimo della relazione Vito Miceli.

Il presidente Miceli ha fatto una relazione che definirei non solo condivisibile, su tutti i punti toccati, ma anche intrisa di un orgoglio, di una forza che è arrivata moltissimo ecco almeno alla sottoscritta perché credo che questo sia un momento in cui anche l'orgoglio delle imprese italiane che hanno la necessità di ripartire di recuperare il lavoro e il tempo diciamo di difficoltà che abbiamo vissuto durante questo anno abbondante credo che sia davvero molto molto importante.

Questo tema è il tema da cui voglio partire perché la vicenda della pandemia e stata un'enorme tragedia ma da un certo punto di vista ha consentito, nella drammaticità, di fare emergere anche una realtà del Paese che non vuole vivere di assistenza che non vuole vivere di sostegni ma che vuole invece recuperare energia e recuperare fiducia nel futuro.

Se riavvolgiamo il nastro, anche solo a due anni fa, eravamo immersi in una discussione nazionale antipolitica in cui diciamo prevaleva una maggioranza di forze politiche contrarie, per esempio allo sviluppo e alle infrastrutture, una forte opposizione a opere nevralgiche per il Paese e l'idea che con il reddito di cittadinanza si potesse davvero risolvere il problema del futuro del Paese.

Questa cosa non esiste più diciamo, questo dibattito è sostanzialmente un dibattito rientrato anche grazie alla forza che gran parte degli schieramenti politici ha messo in campo per aggredire le questioni che avevano portato a questa cultura prevalente.

È chiaro che se le opere nel nostro paese non si vedono mai, perché i tempi di realizzazione delle procedure burocratiche, quello che Miceli ha detto il 3% del PIL in procedure legate all'acqua amministrazione, la sfiducia nei confronti del progresso la pubblicità degli investimenti in opere infrastrutturali si alimenta e quindi prendono vigore le teorie del "non nel mio giardino", l'idea che ogni volta che realizzi un'opera ci debba necessariamente essere un fattore corruttivo dietro.

E questa diciamo è come dire il grande male in cui in questi mesi abbiamo provato a dare delle soluzioni che fossero efficaci anzitutto lavorando sul tema delle regole lavorando sul tema della semplificazione e della velocizzazione delle opere nel nostro Paese.

Ovviamente l'occasione del PNRR è stata un'occasione dalla quale non potevamo prescindere, l'Europa ci dice che quelle opere, quelle risorse devono essere realizzate entro il 2026 e se noi facciamo un conto di massima partendo anche subito abbiamo davanti 2000 giorni in cui noi dovremmo spendere circa 100 milioni al giorno

È una cifra enorme senza precedenti.

È chiaro che per assolvere a quella funzione noi abbiamo bisogno di regole diverse, abbiamo bisogno di superare quello che Miceli ci ha ricordato e cioè i doppioni tra le norme che sono state costruite anche successivamente al codice degli appalti: blocca cantieri, Semplificazioni uno, Semplificazioni due, etc.

La verità è che il PNRR, che è stato redatto dal governo Draghi, porta una differenza sostanziale rispetto a quello abbozzato dal governo precedente e cioè l'individuazione precisa di riforme molto serie che riguardano tutte le fasi di realizzazione di un'opera: livello delle progettazioni, livello autorizzativo, ricorsi, (quindi fase diciamo patologica legata ai ricorsi) e appalto dell'opera.

Condivido l'idea, e non lo dico per l'invito che mi avete rivolto, che è graditissimo, che questa riforma che vale per il PNRR, che sostanzialmente riporta la norma italiana, in coerenza con le direttive comunitarie sia una norma che non valga solo per il PNRR ma per tutte le opere del nostro Paese perché ovviamente questo significherebbe semplificare, significherebbe velocizzare e significherebbe avere la possibilità davvero di recuperare in termini economici il terreno perduto.

Ripeto questo tema delle riforme è molto, molto importante che vada di pari passo con il tema degli investimenti 191.5 miliardi più 30 miliardi del fondo complementare non possono essere spesi se non ci sarà quella capacità di attuare delle riforme che sono inserite dentro il modello Draghi presentato all'Europa.

È chiaro che a questo bisogna accompagnare poi una capace ripartizione delle risorse nei settori nevralgici.

Il primo aspetto è quello delle manutenzioni perché la nostra è una Nazione che ha avuto una difficoltà molto forte in termini di manutenzione per due ragioni: il tema legato più alla parte autostradale, uno scarso controllo nella parte del pubblico e un investimento non adeguato da parte del privato e l'altro tema è l'adeguatezza del perimetro delle manutenzioni rispetto alla fragilità del nostro Paese che non dimentichiamo mai è un Paese molto particolare dal punto di vista climatico come dal punto di vista geografico.

Quindi noi dobbiamo lavorare moltissimo su questo tema perché ovviamente le nostre infrastrutture saranno messe in salvo solo se noi avremo la capacità di lavorare, per esempio, con programmazione contro cambiamento climatico, con adeguate risposte in termini di manutenzioni e con una costante programmazione che deve ovviamente essere fatta dagli enti preposti.

Qui nella platea c'è l'amministratrice delegata di RFI, Vera Fiorani, con cui ho parlato moltissimo di questi temi, nei mesi precedenti, mi pare che da parte di RFI ci sia un'attenzione straordinaria, anche una capacità, fatemi dire, dovuta certamente a tanti aspetti ma anche al fatto che Vera Fiorani ha portato oltre alla sua competenza anche un'angolazione che è quella delle donne, dentro la realtà di RFI, che io apprezzo moltissimo e che credo, come ho detto anche ieri in un'altra occasione, debba essere sempre più una presenza costante forte nell'ambito delle infrastrutture.

Dentro il PNRR ci sono questi investimenti perché noi abbiamo investimenti sia nella parte di rinnovo del materiale rotabile sia per quanto riguarda il tema della transizione energetica, l'utilizzo dell'idrogeno, di tutte le tecnologie più avanzate perché c'è un forte investimento nel settore della digitalizzazione e questo significa avere una capacità di controllo e di manutenzione molto più ampia perché c'è un investimento nella parte infrastrutturale in senso classico quindi grandi investimenti al nord ma anche grandi investimenti al Sud e non solo sull'alta velocità ma anche sul tema dei collegamenti ferroviari regionali e dell'ultimo miglio per quanto riguarda soprattutto il tema delle realtà puntuali che hanno dato sicuramente una buona prova di resilienza in questa fase difficile della vita del Paese.

Le condizioni quindi a questo punto cominciano ad esserci tutte: regole efficaci, investimenti significativi, buoni management in grado di realizzarli e la volontà di un forte coinvolgimento delle imprese che abbiano, come appunto sottolineava il presidente Miceli, tutti i criteri quindi: qualità, curriculum d'impresa, che sono richiesti in queste occasioni.

Ciò significa che noi siamo sulla strada giusta ma per perseguire questa strada e per arrivare davvero all'obiettivo noi dobbiamo costantemente fare lo stato di avanzamento del PNRR e lavorare perché quelle regole che valgono per quella

quantità di risorse, valgano anche per il resto degli investimenti che vengono liberati proprio per lo spostamento di opere nell'ambito del PNRR ma anche per gli investimenti in più che ci saranno dal bilancio dello Stato e da contratto di programma di RFI.

Come Parlamento naturalmente siamo sempre molto attenti alle istanze che vengono dal mondo dell'impresa ci sentiamo in qualche modo alleati di una realtà anche quella ferroviaria che ha in questa fase particolare una situazione di crisi ma che ha dato buonissima prova di ripresa.

Mi riferisco infine, e davvero su questo chiudo, anche all' osservazione che il presidente Miceli faceva in riferimento alle norme introdotte sul DURC e quindi sulla quantità di personale che deve essere coinvolto nell'ambito di lavori importanti.

Credo che sia stata una norma giusta, mi auguro, su questo ci sarà ovviamente un'attenzione da parte di tutti noi, che sia una norma ovviamente che vada nel senso del miglioramento della sicurezza anche sul luogo di lavoro ma al tempo stesso non sia un eccessivo irrigidimento che possa in qualche modo mettere in difficoltà, ma che vada sempre applicata con un atteggiamento di grande comprensione anche con la flessibilità necessaria in questo tipo di lavori.

Con questo davvero vi ringrazio dell'occasione dell'invito e vi rinnovo la disponibilità da parte Commissione Trasporti, che rappresento in questo momento, a continuare il lavoro insieme nell'interesse del Paese e soprattutto nell' interesse della crescita per le nuove generazioni che devono trovare in questa nostra realtà un'occasione importante di affermazione e di valorizzazione dei propri talenti e delle proprie capacità.

Grazie a tutti.

#### **MODERATORE**

Ringraziamo la presidente On. Raffaella Paita, apprezziamo le sue sollecitazioni e soprattutto apprezziamo il segnale che è venuto dal Parlamento e dalla Commissione dei Trasporti della Camera.

Siamo sulla strada giusta con l'attuazione delle riforme, per le quali il Governo si è impegnato rispetto a Bruxelles per attuare nei dettagli tutti i passaggi richiesti per ottenere le risorse del PNRR.

Iniziamo la nostra tavola rotonda con i rappresentanti che il presidente Miceli ha coinvolto nella sua relazione introduttiva a ognuno dei quali ha rivolto delle sollecitazioni.

Iniziamo con la dottoressa Vera Fiorani, amministratrice delegata di Rfi, più volte chiamata in causa nel corso della mattinata.

Due, tra le tante indicazioni venute dal dibattito della mattinata, mi sembrano quelle sulle quali, a mio avviso, si potrebbero concentrare le sue risposte: la sicurezza dei cantieri di lavori, che è l'elemento centrale dell'impegno di Rfi, e la digitalizzazione.

Prego dott.ssa Fiorani.

### Amministratrice Delegata e Direttrice Generale RFI Vera Fiorani

Buona mattinata a tutti.

La digitalizzazione e la sicurezza sono due pilastri del nostro piano di investimenti che trova nel PNRR gli elementi strategici sui quali fondarsi.

Prima di scendere nel dettaglio, se mi consente, vorrei fornire un quadro di riferimento del nostro piano investimenti.

Parlo di piano investimenti, e non solo di PNRR, perché come si è capito dagli interventi precedenti si sono aggiunti pezzi di risorse finanziarie importanti all'interno di un percorso che ha visto la sua base strategica nell'indirizzo di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria recato dal PNRR. Con questa nuova situazione finanziaria gestiamo oggi un piano di investimenti di Rete Ferroviaria Italiana del valore di circa 150 miliardi di euro, regolato dal contratto di programma che andiamo a sottoscrivere.

Di questi, abbiamo 75 miliardi da attività in corso che non vanno dimenticate, perché il PNRR si innesta su un piano di attività importante e significativo che sta andando avanti.

Dei 75 miliardi rimanenti, che fanno base al programma di investimenti di RFI sancito dal contratto di programma, 32 circa arrivano con il PNRR e le risorse nazionali.

Parliamo di un importantissimo piano di attività che dobbiamo gestire, rispondente alla logica strategica del PNRR che ha voluto, come sapete, sull'impegno dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria gran parte delle risorse del piano di investimenti del PNRR stesso. Fra risorse nazionali e comunitarie nuove, si arriva a circa 32 miliardi di euro, appunto quelli che citavo prima. Per le infrastrutture stradali il PNRR destina circa mezzo miliardo di euro, quindi, il rapporto tra l'investimento stradale recato dall'assetto strategico del PNRR e quello per le opere ferroviarie è abissale.

Questo significa che da parte nostra c'è un lavoro incredibile da mettere a terra. Per darvi un'idea, al 2023 dobbiamo raddoppiare la produzione annua di lavori. Quest'anno stiamo atterrando su circa 4,7 miliardi di lavori eseguiti, quindi di cantieri che stanno producendo attività, che poi concretamente, sommate a quelle di tutti gli anni, porteranno le opere a essere completate. Nell'arco di due anni dobbiamo arrivare a quasi 9 miliardi, quindi lo spazio per lavorare non è enorme e questo è un dato di riferimento che pregherei tutti di tenere a mente. Dobbiamo raddoppiare la nostra capacità come rete ferroviaria di ingaggiare voi e gli altri appaltatori che fanno parte del panorama completo dell'insieme della forza imprenditoriale, perché certamente non siamo noi che realizziamo quelle opere, siete voi che le dovete realizzare.

È molto complesso perché dobbiamo mettere a terra il lavoro con dei sistemi che si stanno evolvendo e semplificando, ma che comunque, come sicuramente sapete, l'intervento Di Miceli ha chiarito che ci sono norme che vogliamo semplificare, ma le norme vanno studiate, perché bisogna applicarle e rendere operative, e questo ha un suo tempo. Sono nuove, sono semplificate, ma queste norme vanno tradotte in atti concreti, gestionali. Questo è il lavoro dove ci stiamo già ampiamente applicando.

Abbiamo peraltro avuto già i primi risultati positivi, perché abbiamo immediatamente attuato, abbiamo reso operative le norme semplificative della procedura degli appalti.

Queste norme ci hanno consentito di essere molto più veloci nell'assegnare gli appalti. Proprio nelle ultime due settimane abbiamo assegnato appalti di importantissime dimensioni che avrebbero richiesto dei tempi sicuramente molto più lunghi. Queste norme in tutti i loro profili vanno studiate e vanno applicate, ci stiamo esercitando da settimane per capire come funziona il dibattito pubblico, quindi il tema delle norme è un tema che esiste, dobbiamo affrontarlo secondo me con uno spirito positivo per fare in modo che ci aiutino a lavorare meglio. A questo vi aggiungo anche tutte le norme che non sono state citate dei commissariamenti che comunque sono poteri dati a figure specifiche individuate. Abbiamo 16 progetti commissariati, arriveranno altri 15 che sono alla Camera come proposta ai due rami del Parlamento, quindi arriveremo ad avere 31 progetti commissariati con 31 commissari che hanno dei poteri particolari che si devono innestare nel meccanismo del sistema delle norme semplificate. Il grande punto di forza di quest'organizzazione è che i commissari ferroviari sono praticamente tutti dirigenti di RFI. Questo significa che utilizzeranno l'organizzazione della nostra società, che stiamo enormemente potenziando, con tutte le competenze tecniche di cui dispone, anche tramite la nostra società di ingegneria, le strutture legali, finanziarie, delle procedure, degli acquisti, che RFI mette a disposizione dei commissari in maniera diretta. Poteri che noi useremo in maniera concorrente con le altre norme che ci

sono state messe a disposizione per raggiungere l'obiettivo comune di rispettare le scadenze dell'Unione Europea. Compito della stazione appaltante è coniugare tutto questo con il concetto molto importante che è stato più volte citato quando parliamo di infrastruttura sostenibile. L'infrastruttura ferroviaria è considerata l'infrastruttura più sostenibile di tutte le altre e quindi per il solo fatto che realizziamo Investimenti che portino le persone sul treno generiamo sostenibilità.

Generiamo uno shift modale, uno spostamento modale dalla strada alla ferrovia che fa sostenibilità. Però non è sufficiente, quindi il modo in cui dobbiamo realizzare questo piano di investimenti ci rende obbligatoria una grande attenzione agli aspetti della sostenibilità sociale dei nostri investimenti intesa come rapporto con gli stakeholders, con i territori che noi impattiamo, con i lavoratori, anche delle imprese come le vostre che lavorano sui nostri appalti. Lo spazio di manovra per tutte le tipologie di imprese è molto rilevante. Nel secondo panel questi elementi di dettaglio verranno resi noti alla platea nelle elaborazioni che abbiamo già cominciato a fare. La digitalizzazione per RFI è un pezzo importante del PNRR che chiamiamo piano tecnologico di rete, che vede un finanziamento di quasi 3 miliardi per gli interventi che implementeremo sulla rete nazionale fino al 2026. E poi il piano che noi proseguiamo fino al 2036 al termine del quale RFI avrà implementato il sistema ERTMS su tutti i 16mila chilometri di linea, quindi dotando la ferrovia italiana di una capacità innovativa nel gestire il proprio traffico e i propri servizi veramente molto importante.

Noi abbiamo la sicurezza del lavoro, la sicurezza dell'esercizio, la sicurezza ambientale, è un cardine e noi stiamo ovviamente perseguendo, anche sotto la regia per la parte della sicurezza dell'esercizio dell'ANSFISA, un percorso molto impegnativo sulla cultura della sicurezza, che tra l'altro stiamo estendendo ai nostri appaltatori.

Noi vi stiamo per chiedere di partecipare a un progetto con noi un progetto che potremmo fare in maniera sperimentale fino alla fine dell'anno legato alla sicurezza del lavoro delle vostre organizzazioni e quindi fra poco, credo che stasera quando tornerò in ufficio manderò una e-mail alle associazioni di categoria per chiedervi di partecipare con noi a questa fase sperimentale di questo progetto di sicurezza: Sicuri insieme.

È un progetto che ha la finalità di farvi sapere, quindi noi facciamo outing, e vi vogliamo raccontare noi come leggiamo la sicurezza dei cantieri.

È una cosa molto rilevante la sicurezza del lavoro come la leggiamo noi, come la viviamo, come l'abbiamo organizzata e come la stiamo affrontando, e chiediamo a voi di venirci dietro con le vostre organizzazioni facendo un percorso comune di tipo sperimentale e volontario, quindi nulla che sia obbligatorio, ma che, arrivo poi a quello che il presidente accennava, fioccherà insieme ad altri elementi sul sistema

di vendor rating al quale noi stiamo lavorando; perché gli elementi di cui qui faceva riferimento il presidente, cioè il fatto di poter disporre di elementi premianti, elementi di valutazione premianti, per quelle aziende che presentano le caratteristiche di maggiore affidabilità, di maggiore capacità di gestione di situazioni complesse, di maggiore attenzione alla sicurezza, e quant'altro, quindi i parametri sono in fase di analisi, fioccheranno in un vero e proprio sistema di vendor rating.

Ci stiamo lavorando e quindi sulla parte della sicurezza del lavoro questa attività sperimentale si collegherà anche all'attività di vendor rating.

### **MODERATORE**

Grazie alla dottoressa Fiorani, amministratrice delegata di Rfi.

La parte conclusiva del suo intervento si è concentrata sul tema della sicurezza, tema sentito centrale e importante per tutti gli operatori del settore.

Questo mi dà l'occasione di coinvolgere nel nostro dibattito il direttore generale di ANSFISA, Domenico De Bartolomeo.

L'ANSFISA è l'agenzia nazionale che vigila sulla Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali.

Decine e decine di migliaia di chilometri stradali e ferroviari, sui quali il suo organismo deve controllare e verificare.

Qual è l'impegno dell'Agenzia, dottor Di Bartolomeo, con il PNRR.

### **Direttore della ANSFISA Domenico De Bartolomeo**

Buongiorno a tutti, devo fare qualche piccola premessa. Innanzitutto, io vengo da una famiglia di ferrovieri, mio nonno Domenico, mio padre era benemerito dalla rotaia, per cui io sono nato nella ferrovia, quando arrivava la Befana io giocavo con i trenini. Poi laureato in ingegneria, ho deciso di fare il vigile del fuoco: per quarant'anni sono stato operativo nel corpo nazionale fino ad arrivare ai più alti livelli. Nel corpo sono sempre stato operativo, e ora sto mettendo in pratica le parole dette dal Ministro, che ringrazio per la scelta, non tanto per la mia persona, ma in qualità di rappresentante del corpo nazionale. Lui ha parlato di trincea, quindi, probabilmente vuole una sicurezza che non si basi solo sulle norme, ma che arrivi in campo come, del resto, nei vigili del fuoco siamo abituati a fare. Ora mi ritrovo, dopo quarant'anni, a occuparmi di ferrovia, quindi ho ripreso in mano il mio trenino: al di là di queste osservazioni personali, la ferrovia è sicuramente qualcosa che mi dà un senso di sicurezza, perché è un'istituzione che funziona, possiede una sicurezza intrinseca. Per ciò che ho potuto vedere in queste poche settimane alla

guida di ANSFISA, anche con l'aiuto dei miei collaboratori, il sistema ferroviario è molto proceduralizzato: per ogni operazione c'è una procedura scritta. Inoltre, la cosa che mi ha colpito favorevolmente è che le procedure generalmente vengono rispettate. Quando viaggiavo dal Friuli-Venezia Giulia a Roma per il mio incarico precedente ho spesso pensato al treno come una soluzione ottimale perché mi consentiva di lavorare in sicurezza e senza stress.

Detto questo, non vuol dire che nella ferrovia tutto sia perfetto. Mi sono imbattuto in alcuni aspetti della sicurezza ferroviaria che secondo me sono da riguardare con particolare attenzione. Mi riferisco in particolare alle gallerie, ai viadotti e ai ponti. La problematica delle infrastrutture stradali va tenuta in debita considerazione nel settore ferroviario: abbiamo sistemi tecnologicamente avanzi e riusciamo a fare sicurezza. Prima è stato indicato l'obiettivo di zero incidenti, ma occorre considerare che il rischio zero non esiste. Ovvero esiste solo se il treno è fermo, anche se come diceva il mio dirigente anche con il treno fermo c'è il rischio di tamponamento.... Comunque, non possiamo escludere che ci possa essere un incidente, la probabilità è molto bassa proprio grazie alle attenzioni che la ferrovia mette sul sistema, ma la magnitudo quindi il danno che consegue a quel rischio è comunque molto elevato. Quindi, io ritengo che anche se è molto improbabile che si possa verificare un incidente in galleria o su un viadotto ferroviario, dobbiamo mettere in conto che questo evento si possa verificare, dobbiamo fare tutto quanto possibile per mettere in sicurezza.

Sicurezza significa anche economia, perché se il treno o l'infrastruttura vengono distrutte da un evento incidentale probabilmente l'economia ne soffre e, dal punto di vista ambientale, voi sapete bene che l'incendio non crea pochi danni così come dal punto di vista sociale. Tornando al discorso gallerie, voglio scendere in campo così come mi ha sollecitato il ministro, così come sono sceso in campo quando facevo il dirigente dei vigili del fuoco, sono andato nelle gallerie di notte per verificare quali erano le attività che noi potevamo mettere in atto: devo dire che abbiamo trovato tante difficoltà. Dobbiamo comunque mantenere con una corretta manutenzione queste nostre strutture, questo gioiello che sono le infrastrutture ferroviarie e stradali in linea con le norme esistenti. Quali sono queste norme? Per ora ci sto lavorando con il ministero dell'Interno e il ministero delle infrastrutture mobilità sostenibile, ma certamente possiamo dire che le gallerie sono uno degli asset che verrà più attenzionato. Quindi ringrazio il presidente di ANCEFERR per l'invito, grazie per avermi consentito questa prima uscita pubblica, dobbiamo lavorare insieme, ci siamo già accordati anche con la dottoressa Fiorani (ad di RFI, ndr). ANSFISA è l'organo di vigilanza ma è chiaro che se lavoriamo insieme lavoriamo meglio, le sanzioni sono qualcosa che la legge deve prevedere, ma che io non voglio applicare, voglio condividere obiettivi di sicurezza

## **MODERATORE**

Grazie all'ingegner De Bartolomeo, a cui facciamo gli auguri di buon lavoro per l'impegno che ha assunto e per il fatto che porterà in questo nuovo incarico l'energia, la professionalità e la capacità dimostrata nel corpo dei vigili del fuoco.

Grazie ancora e proseguiamo il nostro incontro con gli interventi della mattinata.

Accanto alla sicurezza, la digitalizzazione, il lavoro, il fattore umano nel suo intervento il presidente Miceli ha chiamato in causa anche il rapporto con il sindacato. Ha chiesto rapporti di collaborazione non conflittuali e ha indicato una serie di temi da affrontare.

Su questo coinvolgiamo il segretario della Fillea CGIL il dottor Alessandro Genovesi.

### [Segretario Generale della FILLEA CGIL Alessandro Genovesi](#)

Innanzitutto, ringrazio gli amici di ANCEFERR per l'invito e mi complimento per la qualità degli interventi e della stessa relazione di Miceli. Consapevoli che sulla realizzazione del PNRR ci giocheremo molto della competitività del settore e del sistema Paese, del suo sistema imprenditoriale e financo del sistema politico e sociale.

E che quindi il primo errore che non dobbiamo commettere è una visione semplicistica dei problemi che dovremmo affrontare.

Sottolineo ciò perché noi siamo un Paese davvero originale: siamo tutti allenatori di calcio quando ci sono gli Europei; poi siamo tutti esperti virologi durante le pandemie; adesso siamo diventati tutti esperti di programmazione economica, di appalti, di diritto comunitario, parlando di opere pubbliche e risorse europee. Personalmente preferisco confrontarmi con persone che su certi temi "erano competenti" anche prima... per evitare che poi si faccia o della cattiva propaganda o peggio ancora dei pessimi piani industriali.

Proverò anche a rispondere nel merito delle proposte avanzate dal presidente Micelli, premettendo che dobbiamo mettere insieme tre questioni, tre coordinate.

Prima questione: su quali politiche industriali per quali infrastrutture non partiamo da zero, anzi nel 2015-2016 abbiamo avuto uno scontro politico nel nostro Paese tra modello "leggi obiettivo" e modello "grandi corridoi

europei”, che ha portato alla fine ad una buona sintesi, rappresentata dal programma pluriennale “Connettere l’Italia”. Un programma dove ha prevalso “la cura del ferro e dei porti”, contro la potente lobby dei concessionari autostradali e, più in generale, si è passati da una visione “puntuale” delle infrastrutture ad un’idea lineare, fortemente intermodale. C’è stato uno scontro molto pesante all’epoca del Ministro Delrio.

All’epoca certi commissari europei molto intelligenti avevano spiegato che i costi logistici (per non dire dei costi ambientali) di questo Paese rappresentavano uno dei principali colli di bottiglia (in particolare il trasporto su gomma) e che quindi dovevamo intervenire con una visione industriale e di sistema: non a caso si chiese a Rfi di essere la grande gambe industriale per fare questo operazione fino - all’epoca ci dividemmo molto sul punto – di integrare nel proprio perimetro l’ ANAS, che non aveva le competenze tecniche e ingegneristiche di Rfi per essere chiari. Questa è la seconda coordinata di cui tenere conto (quale scelta, quale soggetto). I contratti di programma di Rfi e Anas furono “riscritti” alla luce di queste visioni, sapendo che vi era anche un di più da fare: accanto alle grandi opere il problema del Paese si chiamava, e si chiama, manutenzione ordinaria e straordinaria, si chiama up grade tecnologico di quello che già c’è.

Il nostro problema, da tempo, è infatti quello di tenere insieme impegni europei (i corridoi), lotta all’isolamento delle aree interne, manutenzione ordinaria (problema di risorse, problemi di qualità programmatoria, problemi di qualità gestionale, vedi il livello delle stazioni appaltanti, dei compartimenti territoriali, degli stessi Provveditorati alle OO.PP.) E questa è la terza coordinata da tenere a mente.

Dentro queste coordinate diviene allora fondamentale utilizzare il PNRR in chiave industriale, scommettendo sulle imprese più strutturate e sulla capacità di far crescere e specializzare, anche tramite aggregazioni, le aziende più piccole. “Piccolo è bello” è stata la più grande stupidaggine che si poteva dire in settori ad alto contenuto tecnologico e ad alto investimento in professionalità quale quello delle opere pubbliche.

Con questo spirito, non a caso, è stato sottoscritto nel mese di novembre 2020 un accordo tra sindacati edili e RFI e Trenitalia – un accordo costruito con il passato management che ha potuto contare e conta sulla qualità delle seconde linee che in RFI sono molto preparate e serie, per fortuna e sulla continuità politica e amministrativa del MIT oggi MMS e che sono certo

rappresenterà un valore aggiunto anche per il nuovo management di Trenitalia e Rfi. E con questo spirito sono stati sottoscritti, ai sensi della legge 120/2020, gli accordi del 11 dicembre, del 22 gennaio e del 16 Aprile sulle opere commissariate, molte ferroviarie.

Perché qualificazione delle imprese, rispetto del CCNL edile, salute e sicurezza dei lavoratori, qualità delle opere sono facce della stessa medaglia. Sapendo che su questo RFI ha sempre avuto una grande attenzione. Anche se per onestà, qualche distorsione l'abbiamo registrata nella gestione dei costi extra, legati al Covid, su cui RFI poteva fare di più, rispetto alle stesse aziende in appalto che si sono dovute, immediatamente, sobbarcare i protocolli anti-contagio...

Quello che invece non ha aiutato e non aiuta è che – pur avendo un'idea industriale sull'evoluzione del settore – il legislatore “cambia le regole del gioco ogni 5 minuti”.

Facciamo pace con noi stessi: a torto o a ragione anni fa – dopo un lungo confronto anche con le forze sociali – è stato approvato un codice degli appalti, nel 2016 che doveva essere pienamente applicato. Invece di fare una battaglia tutti insieme per far applicare i tanti decreti che servivano per dargli attuazione, ci siamo messi sin da subito - con la scusa di dire che era troppo complicato - a riscrivere sempre le regole. Abbiamo fatto lo “sblocca cantieri”, poi lo sblocca cantieri non ci andava bene ma l'abbiamo prorogato per un pezzo e nel frattempo è stato fatto il decreto 76/2020 poi divenuto legge 120/2020. Poi non contenti abbiamo fatto il decreto semplificazioni 77/2021 e mentre il Parlamento sta convertendo in legge il decreto 77 già si annuncia una nuova legge delega. Legge delega con principi così generici da rappresentare una vera e propria “cambiale in bianco” al Governo per i decreti attuativi. Risultato possibile: nuova incertezza per le stazioni appaltanti. Risultato certo: non affrontiamo alcuni veri colli di bottiglia come quello della riduzione e qualificazione delle stazioni appaltanti pubbliche, la mancanza di Rup, di tecnici, di personale ben pagato a partire dal vuoto di organico nel Ministero Infrastrutture, nei Provveditorati delle Opere Pubbliche, nei geni civili e non affrontiamo nemmeno il rapporto tra imprese del settore e finanza, per cui facciamo finta ancora di non sapere che la crisi di molte aziende, specializzate e generaliste, più che con il Codice degli Appalti ha a che fare con la riforma, non fatto, del diritto fallimentare.

Allora il primo aspetto che dovremmo capire tutti insieme è se la legge delega sarà una sorta di Testo Unico che raccoglierà anche il tanto di buono presente nella normativa attuale (penso alle tutele nel sub appalto, alla limitazione del ricorso al massimo ribasso, ecc.) o l'ennesimo stravolgimento. Anche perché su questo, come sindacato, dopo l'intesa raggiunta il 31 maggio con il Governo Draghi, non faremo sconti.

Infine, sulle proposte più sindacali avanzate da Miceli. Serve un sistema di relazioni industriali più su misura per imprese medie e grandi, specializzate del settore? Parliamone, tenendo insieme, volontà di non alterare gli equilibri costruiti intorno alle Casse Edili, ma consapevoli anche che vi sono specificità professionali e organizzative di questo mondo che certo non possono essere trattate come se fossero piccole imprese dell'edilizia privata. Do qui la mia disponibilità, dopo averne parlato con Cisl e Uil, per un tavolo dove intanto "fotografare" i veri bisogni di queste aziende e misurarne idee e proposte, sapendo che qui si vuole valorizzare la professionalità, i giusti salari, la sicurezza e che il rapporto che vi è tra operai ed impiegati con queste aziende, è un rapporto sano e stabile.

Potremmo su questo, coordinandoci ovviamente con i tavoli di rinnovo dei CCNL aprire un confronto. Anche perché – su questo voglio dare atto a Miceli – finora le imprese rappresentate da ANCEFERR hanno sempre posto alla Fillea CGIL problemi reali, concreti e sempre con un occhio a quella qualità di impresa che, personalmente, ritengo essere l'unico modo di portare avanti un'azienda.

Grazie per l'attenzione.

#### **MODERATORE**

Grazie a Genovesi e proseguiamo il nostro dibattito con l'intervento del presidente dell'ANCE Gabriele Buia, ma intanto permettetemi di salutare il viceministro alle Infrastrutture e alle Mobilità Sostenibili l'On. Alessandro Morelli che ci ha appena raggiunti.

Vi anticipo che dopo l'intervento del presidente Buia seguirà la replica della dottoressa Fiorani che ha chiesto di intervenire nuovamente.

Prego presidente Buia

## Presidente dell'ANCE **Gabriele Buia**

Buongiorno a tutti e grazie dell'invito.

I temi toccati finora sono stati tanti. Io vorrei concentrarmi sulla sfida del PNRR e su cosa vuol dire centrare gli obiettivi del Piano.

Servirà uno sforzo titanico, considerando che nel nostro Paese occorrono circa 15 anni per realizzare le opere superiori ai 100 milioni, un tempo biblico se vogliamo tagliare il traguardo del 2026. Ricordo infatti che nel 2026 le opere dovranno essere ultimate, il che vuol dire che entro quella scadenza i lavori dovranno essere conclusi, collaudati e rendicontati.

È chiara la volontà dell'Europa di controllare lo sviluppo degli investimenti in Italia, perché storicamente abbiamo dimostrato di non essere capaci di utilizzare i soldi stanziati, questa è la realtà. Le risorse hanno sempre impiegato anni a trasformarsi in cantieri.

Da quando sono presidente dell'ANCE ho rivolto attenzione e impegno alla questione della semplificazione della burocrazia. Mai come oggi abbiamo bisogno di snellire le procedure per poter utilizzare i miliardi dell'Europa. Non possiamo permetterci di sbagliare: dobbiamo fare sistema e dobbiamo centrare l'obiettivo. Uno sforzo che ci deve vedere tutti protagonisti a fianco del Governo, perché siamo tutti chiamati in causa: imprese, politica, pubblica amministrazione.

Parto dal sistema delle imprese, che in Italia è per lo più costituito da realtà medio-piccole, che hanno sulle spalle oltre 11 anni di crisi pesantissima. Tante aziende sono sparite: imprese medie, imprese grandi, strutturate, che avevano una dimensione, un'organizzazione, hanno veramente sofferto, anche più delle microimprese, quelle con un dipendente o società che non hanno neanche un dipendente ma per paradosso potrebbero concorrere alle opere pubbliche se hanno un'attestazione Soa. Peraltro, questo è un tema su cui dobbiamo intervenire e su cui ANCE aprirà un dibattito e discuterà una proposta di qualificazione dell'impresa, all'insegna della chiarezza e della trasparenza.

Il punto è che dobbiamo voltare pagina se vogliamo davvero mettere in moto il cambiamento.

Parlando di pubblica amministrazione e politica ribadisco, come ANCE sottolinea da anni, la necessità di semplificare e snellire le procedure, perché il 70% delle cause dei ritardi delle opere pubbliche si annida nelle procedure autorizzative a monte.

Provate a chiedere a Rfi a Anas quanto tempo impiegavano per avere le autorizzazioni: anni e anni. Non è possibile, in Italia, continuare così, le opere devono essere realizzate in tempi adeguati e ragionevoli, eliminando i cosiddetti “tempi di attraversamento” della burocrazia che rallentano la realizzazione degli interventi: pareri dei ministeri, contro pareri, veti incrociati. È un autolesionismo che non comprendo. Cinque anni per dare un'autorizzazione a un'opera infrastrutturale, 7 miliardi bloccati al Ministero dell'Ambiente che non vengono utilizzati, somme a disposizione che restano ferme.

È necessario concentrarci sui problemi e cercare di risolverli. Sul Codice appalti ho sempre detto che non potevamo gettarlo via perché avremmo creato un ulteriore enorme problema per la pubblica amministrazione. Abbiamo poi assistito a un blocco, successivamente nel 2017 è stato cambiato, poi è arrivato lo Sbloccacantieri, poi è arrivato il Semplificazioni 1, adesso il Semplificazioni 2. Come ANCE abbiamo contato che negli ultimi 25 anni il Codice ha subito più di 500 modifiche: come possiamo pensare di gestire sistematicamente questi cambiamenti? Come può farlo la stessa pubblica amministrazione?

È una cosa incomprensibile e inaccettabile.

Noi abbiamo bisogno di un Codice semplice, nel rispetto di trasparenza e legalità. Perché non possiamo averlo? Perché altri Paesi ce l'hanno e noi non ci riusciamo? Con questo non vogliamo scaricare le responsabilità o dire che nel nostro settore non sono possibili infiltrazioni, non vogliamo negare questo, vogliamo soltanto che lo Stato sia al nostro fianco. Vogliamo poter avere un Codice di riferimento che ci permetta di essere imprenditori e lavorare tranquillamente, capendo le norme che dobbiamo applicare. E questo perché, con la sedimentazione che c'è oggi, neanche un giurista riesce a interpretarle, immaginate un ingegnere.

Serve una normativa chiara e precisa, oggi ancora di più. Penso alla questione caro materiali e alla revisione prezzi, non è possibile non avere un meccanismo di revisione. Si tratta di un problema che in questo momento può mettere a rischio l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e condannare le imprese al fallimento. Le oscillazioni dei prezzi non hanno riguardato solo il ferro, ma tutti i materiali da noi più utilizzati: rame, legno, polietilene. C'è stata la speculazione della grande finanza, quella creativa di una volta che ha distrutto il sistema reale e adesso ci sta speculando sopra,

i grandi paesi europei hanno fatto man bassa di materie prime, tanto noi eravamo in emergenza, e ora arranchiamo. Per questo ho chiesto al Governo di avere un intervento immediato per il 2021, una norma speciale che riconosca le oscillazioni superiori all'8% per cento, in aumento o in diminuzione, e preveda una misura equa di ristoro, e che dal 2022 in poi diventi strutturale.

Mai come in questa fase il mondo delle costruzioni è chiamato a essere parte attiva, il nostro ruolo è centrale per la crescita di questo Paese. Per troppo tempo qualcuno ha pensato che fosse solo un settore industriale di serie B, ma non è assolutamente così.

Poi c'è la questione del depotenziamento della pubblica amministrazione nel corso degli anni. Pensiamo a quando Anas ha bloccato due miliardi di appalti, due miliardi di offerte presentate ma non assegnate. È stato detto che non c'era personale per aprire quei cantieri. Questo non è concepibile, perché le imprese presentano offerte, hanno le fidejussioni sul tavolo, fanno castelletti in banca. Per questo noi, in questa fase particolare, per non gravare le imprese di ulteriori adempimenti e oneri finanziari, abbiamo chiesto di poter utilizzare la norma francese, che prevede che non si presenti la fideiussione in fase di gara ma in fase di attuazione e l'impresa che vince si fa trattenere il 5% sul saldo liquidità.

La PA deve tornare a essere efficiente, perché è strategica, rappresenta l'anello di congiunzione tra imprese e cittadini. Ma oggi non ci sono professionalità a sufficienza, si parla tanto di progettazioni Bim, di digitale e voi credete che la PA sia dotata di queste professionalità?

Eppure, il Bim ormai è già operativo, e nel 2025 tutti progetti dalla Pubblica amministrazione dovrebbero essere realizzati con la progettazione digitale.

Per tutte queste ragioni oggi serve la massima determinazione. Abbiamo un Presidente del Consiglio molto autorevole, che ci sta aiutando ad aprire porte che negli anni passati erano chiuse. Non perdiamo quest'occasione. È il momento di imprimere una svolta a questo Paese una volta per tutte. È l'ultima spiaggia: o ci rimettiamo in carreggiata adesso o non avremo più altre possibilità.

Grazie

## **MODERATORE**

Grazie presidente Buia, la parola alla dottoressa Fiorani. Prego.

### Amministratrice Delegata e Direttrice Generale RFI **Vera Fiorani**

Hanno toccato tantissimi temi, tantissime sollecitazioni peraltro il secondo panel una serie di temi li toccherà ugualmente, ho richiesto solo un momento la parola perché non volevo sottrarmi, volevo fare una precisazione a una sollecitazione che il presidente ci ha lanciato, la precisazione che riguarda il PNRR attiene al ruolo degli investimenti previsti, ripeto PNRR allargato sulle linee esistenti quindi è vero che ci sono importanti investimenti di sviluppo di nuove infrastrutture ma l'impegno sulla linea esistenti in termini di elettrificazione potenziamenti anche tecnologici si applica su una linea esistente e quindi non è irrilevante. Lo voglio precisare perché sembra non mi sottraggo al concetto che ha espresso anche il presidente in relazione ai temi dei rinnovi delle manutenzioni straordinarie dell' infrastruttura esistente, quindi mantenere in efficienza quindi con livelli di disponibilità necessari l' infrastruttura che oggi abbiamo su questo tema addirittura lanciava il presidente l' ipotesi di una legge, in realtà non tanto di legge noi abbiamo già lavorato anche con il MIMS nel ripermire il nostro contratto di programma parte servizi che non è quindi quello degli investimenti ma è quello che regola proprio le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria ripermendola nel senso di meglio focalizzare tutte le attività che riguardano la manutenzione straordinaria dell' infrastruttura tra l' altro prevedendo un traghettamento di componenti del piano di investimenti da contratto degli investimenti a contratto di servizio questo procedimento ha la finalità di ricollocare in maniera chiara all' interno del contratto di servizio quelle che noi consideriamo essere attività di tipo straordinaria il contratto di servizio nella nostra visione è molto più consistente di quello che era in passato, perché fa osmosi diciamo fa travaso fra il contratto degli investimenti perché l'abbiamo fatto proprio per rispondere a quello che lei diceva che è la logica dell' esistenza di un contratto di servizio cioè noi quel tipo di attività abbiamo bisogno di una programmazione pluriennale certa sistematica che non può non deve seguire le regole e anche i meccanismi autorizzativi del contratto di programma degli investimenti che sono molto complesse molto lunghe e risponda a logiche diverse dalle nostre esigenze di avere sempre in maniera chiara le risorse per fare da attività di manutenzione dell' esistente quindi questo percorso l'abbiamo già non solo fatto ma l'abbiamo presentato amministrati infrastruttura e dovrebbe trovare luogo nei contratti programma parte servizi 2022-2026 perché quello vigente scade quest' anno e quindi sarà traghettato il ragionamento appunto in vista del nuovo contratto del prossimo quinquennio questo dovrebbe dare certezza di regole certezza diciamo di risorse di assetto al di là del fatto che poi questo contratto quinquennale troveranno subito capienza magari solo i primi

due o tre anni ma diciamo l' assetto del funzionamento dell' ambito della straordinaria sarà in tal senso a definito questo per diciamo rispondere all' ultima suo intervento in cui mi pare che ci troviamo perfettamente in linea tra committenti e imprese.

## **MODERATORE**

Grazie alla dottoressa Fiorani.

Invitiamo sul palco il viceministro On. Alessandro Morelli per l'intervento conclusivo. Prego Ministro.

## Viceministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili **Alessandro Morelli**

Grazie.

Grazie mille per questa opportunità perché sentire la voce di chi ogni giorno 365 giorni all'anno è impegnato nel muovere l'Italia dal punto di vista infrastrutturale dei lavoratori delle imprese e fisicamente di trasportare merci e persone è un momento nel quale anche la politica, visto che è stata citata dal presidente Buia più di una volta, ha la necessità di un momento di confronto utilissimo, perché come sapete siamo nel momento del giro di boa.

È stato ricordato come sicuramente dall'atto sindacale si sia osservato come molti degli investimenti che sono oggetto del PNRR sono sostanzialmente delle velocizzazioni riguardo a progetti che erano già sul tavolo ma se tutto quello che è inserito nel PNRR diventerà realtà potremo dire che l'Italia veramente farà un grande passo verso il futuro, un futuro che prevede un grande sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria soprattutto nel meridione d'Italia e rappresenta una grande opportunità per il Paese, una grande opportunità per l'Europa.

Dare la possibilità a Sicilia e Calabria di avere una infrastruttura ferroviaria che sia di livello europeo non è un regalo che si fa queste due regioni, ma è una grande opportunità per il Paese e per l'Europa, potrei allargare anche al ponte sullo Stretto di Messina ma la mia posizione su questo argomento mi sembra che sia assolutamente arcinota quindi non mi dilungherò su questo.

Ci sono alcuni temi che sono stati oggetto della parte di dibattito di questa mattina che ho seguito che sono sicuramente temi che riguardano con concretezza la vita delle aziende, la vita dei lavoratori, la vita delle famiglie che con voi collaborano e quindi partiamo subito con uno degli argomenti cardine per quanto riguarda il positivo svolgimento il PNRR cioè il rincaro dei materiali.

Su questo, come il presidente Buia sa, il Ministero e il Governo stanno lavorando perché è un dato oggettivo se inizialmente qualche voce esprimeva una sostanziale serenamente scarsa preoccupazione valutando come un semplice movimento di mercato domanda-offerta, dopo la riapertura quindi c'è la necessità di richiedere questi materiali da parte del mercato e una scarsità d'offerta e quindi, semplice legge di mercato, un aumento dei prezzi appare in tutta evidenza un dato irrealistico e quindi per questa ragione al Ministero stiamo lavorando perché si possano mettere in campo quelle iniziative a cui il presidente Buia faceva riferimento e cioè un sostanziale contributo per quanto riguarda l'attenzione non alle imprese, non è un aiuto alle imprese, perché in questo caso si sta parlando molto semplicemente della volontà di centrare un obiettivo perché se l'azienda, e voi me lo insegnate, non riesce sostanzialmente a coprire i costi dei materiali che deve acquistare per realizzare le opere, non è un problema solo dell'azienda ma diventa un problema di tutti perché logicamente non si raggiungerà mai quell'obiettivo che tutti abbiamo come prioritario e quindi sul tema del caro materiali il contributo delle aziende è un contributo assolutamente positivo. Le proposte da parte delle aziende sono assolutamente ben volute e dal nostro punto di vista la porta è sempre aperta.

C'è da dire che come dicevamo questo tema è sicuramente oggetto di osservazione e di studio oramai da qualche tempo e la speranza è che si possa addivenire a una conclusione nel più breve tempo possibile, proprio per rasserenare il clima rispetto ad aziende che chiaramente devono chiudere dei bilanci, rasserenare il clima per le famiglie che alla fine del mese hanno la necessità di chiudere il proprio bilancio familiare ma soprattutto, e questo è l'indirizzo che il Governo sta dando, il raggiungimento dell'obiettivo, velocizzare i procedimenti di esecuzione delle opere. I soldi non mancano e se non mancano i soldi non si capisce perché non si debba condividere questa difficoltà che non è una difficoltà dovuta a una responsabilità delle aziende ma esogena alle nostre volontà.

Ci sono poi alcuni altri argomenti che riguardano logicamente in particolare le piccole e medie imprese che si occupano della realizzazione delle opere, potremmo allargarlo anche chiaramente alle opere stradali, potremmo allargarlo a qualunque tipo di opera che abbia logicamente una finalità pubblica, che siano grandi opere o piccole. Altro tema è quello dei bandi e della possibilità di partecipare in maniera fattiva alle piccole e medie imprese. Questo è un aspetto molto importante, dobbiamo oggettivamente fare un'operazione che abbia in equilibrio tutte le grandi opere medie e grandi opere di cui stiamo parlando. Io ho delegato anche alle opere commissariali stradali e anche in quell'ambito comunque parliamo di progetti che vedono degli investimenti da parte del pubblico da parte di ANAS di 400-500-600 milioni di euro, è chiaro ed evidente che parcellizzare in maniera troppo piccola sarebbe veramente complicato ma trovare un punto di equilibrio tra una serie di general contractor che sicuramente sono necessari per le grandi o grandissime opere e la parcellizzazione sicuramente è un passo che si può fare anche dal punto

di vista del contributo ideale e i suggerimenti delle aziende delle imprese, cioè di coloro i quali ogni giorno lavorano e alzano la serranda per dare la possibilità ai propri operai di svolgere un lavoro per produrre un bene pubblico e quindi con una finalità assolutamente pubblica che è il nostro obiettivo finale all'interno dell'agenda del governo.

Ribadisco e sottolineo: la porta del Ministero è sempre aperta. Mi permetto di cogliere anche dagli spunti che ho ascoltato e di sottolineare un aspetto che molto spesso viene forse poco sottolineato ma che diciamo può sicuramente essere un obiettivo dei prossimi anni. Oggi le tecnologie ci danno delle grandi opportunità, è chiaro ed evidente che per fare delle opere ci sono delle leggi fisiche, il cemento ha dei tempi di maturazione, per posare delle opere infrastrutturali che siano le rotaie o altro ci serve la fisicità ma oltre a questo sicuramente il tema della digitalizzazione può contribuire al benessere delle aziende.

La digitalizzazione non deve essere solo vista come, e già sarebbe un grande obiettivo, la possibilità di scannerizzare un documento e mandarlo all'ufficio pubblico, questo sicuramente per molti sarebbe un grande passo avanti ma non è l'obiettivo che questo governo si deve porre, per quanto riguarda le opere stradali dunque è necessario iniziare il percorso che ci porterà a tutto il tema che riguarda le smart road con degli investimenti importanti dalle aziende da parte di aziende pubbliche con il contributo dei privati per quanto riguarda il settore con il quale oggi sono ospite indubbiamente anche il rapporto con la pubblica amministrazione deve migliorare, allora dicevamo come fare a contribuire dal punto di vista della burocrazia come migliorare l'aspetto dei processi digitali all'interno della burocrazia vedete molto spesso si pensa che investire nello strumento nel Device che il dipendente pubblico ha di fronte sia l'assoluta necessità ma molto spesso sarebbe come dare le chiavi delle Ferrari a persone che magari non hanno neppure la patente.

Allora voi mi insegnate come purtroppo i costi della formazione sia del pubblico che del privato siano costi molto ingenti e che all'interno delle aziende questa voce sia una voce molto spesso poco considerata forse perché ci si avvicina poco a questo tema ecco un contributo per sostenere il miglioramento delle competenze dal punto di vista digitale anche delle persone dei collaboratori delle aziende da un lato e della burocrazia dall'altro perché possano parlare la stessa lingua.

Questo è un argomento che purtroppo è stato sempre tenuto in secondo piano ma è un tema del quale bisogna che le aziende e il pubblico trattino perché è una necessità ma poi nella realtà diciamo diventa secondario.

Uno degli auspici che ho è che ci sia una vera condivisione da parte delle grandi Telco per con le imprese che giornalmente alzano la serranda perché il segnale che io ho mandato loro è che molto semplicemente Mario Rossi che tutti i giorni deve

alzare la serranda e sette del mattino e tirarla giù alle nove di sera magari non è non ha così tanto tempo da dedicare per capire quali sono le grandi opportunità degli sviluppi tecnologici anche nelle aziende che producono materia infrastrutture fisiche.

Chiudo ringraziandovi ancora, ricordando che oggi l'impresa e il PNRR per una infrastruttura sostenibile ha al centro un'infrastruttura solidale un'infrastruttura ambientale una infrastruttura economica e una infrastruttura sostenibile. Io aggiungerei nel crocevia che viene formato da questi da questi binari anche un' infrastruttura che ha al centro l'uomo perché a volte oramai è quasi diventata una moda, parliamo sempre della priorità ambientale, cosa assolutamente giusta doverosa, sfido chiunque qua a dirci che conosciamo una persona che realmente pensi che vuole lasciare un mondo peggiore rispetto a quello che ha trovato ai propri figli e quindi diciamo una cosa abbastanza logica, ma a volte ci si dimentica di mettere al centro l'uomo nella realizzazione delle infrastrutture, l'uomo vuol dire: impresa, lavoro e società.

Grazie a tutti.

#### **MODERATORE**

Grazie al viceministro Morelli per l'intervento.

Ringraziamo anche i partecipanti alla tavola rotonda. Vi salutiamo e vi invitiamo a tornare in platea. Abbiamo un contributo video.

#### **VIDEO\_ANCEFERR OBIETTIVI**

<https://www.anceferr.it/images/video/ANCEFERR-OBIETTIVI.mp4>

Entriamo nell'ultima parte del nostro incontro con il panel sugli aspetti tecnici che sono emersi nel corso del dibattito e che riguardano tutti i temi dei quali si è discusso questa mattina: la gestione, la sicurezza del lavoro.

A tale riguardo invito sul palco l'ingegner Giulio Del Vasto, direttore della produzione di Rfi, l'ingegner Vincenzo Marcello, direttore investimenti Rfi, il dottor Enrico Maria Pujia, direttore generale trasporto infrastrutture ferroviarie del ministero delle Infrastrutture delle Mobilità Sostenibili, il professor Andrea Ferrante, presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e della commissione permanente ferrovia del ministero delle infrastrutture, e infine l'ingegner Pier Luigi Navone direttore generale per la sicurezza di ANSFISA.

Ingegner Del Vasto cominciamo da lei cosa vuol dire oggi governare guidare una struttura come quella di produzione di Rfi alle prese con questo immenso lavoro che avete davanti che ci ha illustrato l'amministratrice Fiorani e che è emerso dagli interventi della mattinata.

## Direttore Produzione RFI Giulio Del Vasto

Buongiorno a tutti grazie per l'invito.

Dunque, partirei per rispondere a questa domanda in maniera diciamo compiuta dalla mission no della Direzione produzione di RFI che con un contenuto un attimo provocatorio non è quello di fare manutenzione fine a se stesse all' infrastruttura ferroviaria ma è quella di garantire la disponibilità della Rete che gestisce Rfi alla libera circolazione di mezzi e persone in maniera sicura e puntuale ovviamente questo è possibile soltanto se i processi di manutenzione vengono correttamente allocati all' interno delle indisponibilità che l' infrastruttura deve necessariamente rendere possibile per consentire gli interventi ad essa stessa di potenziamento sviluppo app reading legati alla sicurezza e al miglioramento delle prestazioni della Rete con un processo di pianificazione sempre più organizzato è strutturato in sostanza la Direzione produzione ormai da qualche anno si sta dotando con l'aiuto di una primaria società di consulenza strategica di strumenti appunto di pianificazione della manutenzione che sostanzialmente puntano a rendere possibili gli interventi all' infrastruttura senza come dire penare rispetto alla disponibilità delle risorse cioè in sostanza consentendo alle impresa che debbono eseguire questi lavori di arrivare puntuali agli appuntamenti facendo in modo che la produzione possa garantire tutte le risorse di cui l' intervento ha bisogno ed allora il processo diciamo nostro di manutenzione che sostanzialmente stiamo sempre più affinando proprio per arrivare puntuali anche all' appuntamento del PNRR si sostanzialmente fonda su tre pilastri la pianificazione in senso stretto per il quale diciamo abbiamo messo a punto un primo modulo la prioritizzazione degli interventi e la compatibilizzazione sono tre strumenti chiaramente non indipendenti fortemente interconnessi il primo dei quali punta a definire che cosa fare sull' infrastruttura il secondo dei quali punta a definire quando fare il terzo punto a definire come fare avevo nel frattempo insomma se fosse possibile come dire rendere disponibile qualche slide era pronta diciamo una presentazione senza se fosse possibile andare alla slide quattro (magari se me lo da me possiamo ecco sembra da me possiamo posso muovere o da solo nella targa allora cercando di capire come funziona) ecco quindi diciamo la pianificazione altro non è che l' espressione del fabbisogno nazionale in termini di manutenzione trading e sicurezza dell' infrastruttura che viene declinato sui tre livelli programma di intervento interventi attività largo ritmo di prioritizzazione punta invece a definire

la rilevanza e l'attinenza dell'intervento la rilevanza un concetto che esprime come dire come l'intervento pianificato a diciamo rispetta una serie di indicatori che pervengono direttamente dall'infrastruttura e perché l'infrastruttura in un certo senso parla e lancia dei segnali al manutentore che debbono essere correttamente colti ed allocati nel tempo l'attinenza invece è un concetto che esprime l'adesione l'aderenza dell'intervento pianificato rispetto ad obiettivi strategici di Rfi quindi rispetto ad obiettivi di sicurezza di capacità di puntualità di sostenibilità tutti questi interventi vengono poi, quindi il come fare vengono compatibilizzare, vengono compatibilizzare con le risorse disponibili quindi da un lato con le interruzioni con i rallentamenti e dall'altro con la diciamo ottimizzazione della pianificazione allocando gli interventi all'interno della corretta fascia oraria questo per dire che quando un'impresa approcciava all'infrastruttura ferroviaria ed esegue un intervento così come viene declinato nel contratto no e le viene chiesto di fare bisogna sempre partire dal presupposto che l'intervento stesso attiene ad un programma che esprime sostanzialmente la nobiltà dell'intervento stesso e quindi quando andiamo ad intervenire su un cavalcavia su un ponte su una galleria dobbiamo sempre avere presente il concetto che stiamo seguendo un intervento di adeguamento sismico di conservazione delle opere d'arte che sostanzialmente rappresenta per noi per la produzione e per RFI il diciamo il must non legato anche ad obiettivi come abbiamo avuto modo anche di sentire in precedenza di sicurezza della Rete non possiamo negare come diciamo tutti no ovviamente sotto gli occhi di tutti che il 2020 ha rappresentato un momento di grande difficoltà per il Paese a causa della pandemia che ha visto coinvolti inevitabilmente tutti i processi anche di produzione ma che pur tuttavia non si sono fermati quindi la direzione promozione anche nel corso del 2020 ha garantito ovviamente tutte le attività di sicurezza all'infrastruttura che come dire hanno consentito al sistema ferroviario di mobilità per il Paese di non interrompere il proprio servizio purtuttavia nel 2021 con un'azione di forte rilancio della manutenzione delle operazioni di manutenzione gli interventi eseguiti nel venti si stanno nei fatti è questa la previsione praticamente triplicando in quasi tutti i settori che vanno logicamente dalla infrastruttura fisica quindi legata alle opere civili all'armamento ferroviario ai settori delle tecnologie la diciamo trazione elettrica fino agli interventi degli impianti di sicurezza e segnalamento il 2022-2023 la cui pianificazione in progress ma che stiamo ovviamente consolidando per la parte 2022 e che abbiamo cominciato ad approcciare per il ventitré dovrà vedere necessariamente un ulteriore grande sforzo perché oltre agli interventi che diciamo vedremo tra breve che coinvolgeranno la produzione legate al PNRR noi dobbiamo combattere con quello che è stato precedentemente anche richiamato una vetusta della nostra infrastruttura una diciamo serie di criticità alle quali far fronte che devono necessariamente imporre un aumento del ritmo delle attività di manutenzione per fare in modo da recuperare un debito maturato nel passato qualche numero per giusto per dare l'idea di come ci siamo muovendo nel settore che ovviamente maggiormente interessa la platea legato ai lavori alle opere

civili però per i civili parliamo di ponti e gallerie essenzialmente interventi legate alla vulnerabilità sismica alle opere d' arte nonché interventi di mitigazione del rischio idrogeologico, in termini sostanzialmente macro economici il volume di investimenti che la produzione quindi interventi manutenzione straordinaria che la produzione ha messo in campo tra il venti e il ventuno e che punta a realizzare nel ventidue sono in costante crescita vedono un sostanzialmente come dicevamo prima un triplicamento degli investimenti per il ventuno una riconferma per il ventidue ovviamente la pianificazione del ventidue la stiamo consolidando quindi questi numeri come sempre accade nella migliore delle tradizioni per noi quando vengono pensati non possono che essere rivisti al rialzo perché le esigenze diciamo manutentive e poi vengono avanti anche con il passare dei mesi come la produzione realizza queste cose ebbene le realizza con gli strumenti contrattuali che diciamo gli imprenditori qui presenti conosce conoscono benissimo sono strumenti di accordo quadro attualmente e recentemente la nostra direzione acquisti su committenza di produzione ha affidato gli accordi quadro di manutenzione per le gallerie per 384 milioni di euro sono stati stipulati negli scorsi diciamo negli scorsi mesi sono in corso di stipula quindi affidati ma in corso di stipula i contratti di manutenzione straordinaria per circa un miliardo e centotrenta milioni di manutenzione straordinaria delle opere civili qui per effetto come dire dell' enorme mole di lavori che deve smaltire la direzione acquisti di Rfi come dire abbiamo maturato un piccolissimo ritardo nella stipula ma è nostra assoluta intenzione fare in modo che questi contratti-quadro possono essere consegnati agli appaltatori entro le prossime settimane e poi diciamo i servizi di ingegneria e la manutenzione fabbricati, i servizi d' ingegneria per le opere civili costituiscono oggi per noi come dire un punto di notevole attenzione perché un buon lavoro parte necessariamente da un buon progetto cioè se noi riusciamo a progettare anche un' opera di manutenzione straordinaria in un modo come dire egregio ed impeccabile riusciremo da un ottimo progetto a tirar fuori una buona perizia e da una buona perizia dei lavori un ottimo intervento alle infrastrutture.

Per Direzione produzione il piano nazionale di ripresa e resilienza, su Direzione produzione sono allocate in grosso modo due miliardi e duecento milioni di euro per realizzare una serie di interventi all' infrastruttura che sono stati declinati nel piano una parte di questi verranno coperti con nuove risorse un' altra invece verrà coperto con diciamo fondi nazionali con l' approvazione della legge di bilancio aggiornamento venti ventuno nel contratto di programma parte Investimenti più come dire uno stanziamento ecco di fondi dedicati alle ferrovie regionali per circa un miliardo di euro scarso sono 937 milioni circa le ferrovie regionali come richiamato anche stamane nel panel che ci ha preceduto no costituiscono una opportunità enorme per a come dire il Paese da un lato per interconnettere molto meglio i territori e dall' altro se vogliamo anche per upgradere e sollevare lo stato manutentivo di queste linee e di queste reti consentendo uno sviluppo del

trasporto pubblico locale dell' intermodalità ferro-gomma della upgrading tecnologico delle linee che oggi sono circa tremilaseicento chilometri di ferrovie regionali di cui più o meno duemilatrecento già interconnesse alla rete del gestore e diciamo delle infrastruttura ferroviaria nazionale e milletrecento invece costituiscono reti isolate a questo si aggiungano poi circa 181 milioni di euro che sono stati stanziati per le ferrovie turistiche per fare in modo da recuperare un patrimonio diciamo che comunque viene gestito da Rfi perché per sostenere il turismo come dire lento è sostenibile e fare in modo da non perdere dico io anche la memoria la manutenzione qual è il diciamo l'obiettivo del piano per noi di direzione produzione l' obiettivo del piano è sostanzialmente quello di generare un' infrastruttura maggiormente resilienza cioè un'infrastruttura che sia sempre più diagnosticabile che risponda in maniera opportuna alle sollecitazioni che ad essa vengono imposte dalla circolazione e dagli eventi anche esogeni ovviamente e quindi in pratica spostando il canale da una manutenzione di tipo reattivo ad una manutenzione di tipo proattivo quando la policy di manutenzione di tipo correttivo cioè avviene un qualunque inconveniente chiamiamolo così guasto insomma sulla Rete è per il manutentore un momento di grande sofferenza perché lo vive chiaramente come una sconfitta l' obiettivo è quello di passare verso invece una manutenzione sempre più ciclica sempre più predittiva perché la vigilanza non che gli interventi all' infrastruttura che consentono di predire e quindi prevenire quelle che possono essere eventuali inconvenienti all' esercizio costituiscono per la produzione ovviamente il must di tutti gli interventi da questo punto di vista me ne viene in mente uno insomma che interessa sicuramente alla platea gli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico piuttosto che di conservazione alle opere d' arte sono tipici di interventi di manutenzione predittiva per manutenzione predittiva generalmente si considera sempre soltanto la tecnologia ma in realtà anche soprattutto gli interventi di opere alle opere civili costituiscono diciamo un pilastro importante di questo al sud sono dedicati 231 milioni interverremo sull' infrastruttura fisica energetica tecnologica e sullo diciamo sul know how del manutentore richiamando ciò che diceva un attimo fa il presidente Buia il BIM Direzione produzione perfettamente dentro il processo del BIM partecipiamo a tavoli europei per la realizzazione di un sistema open source che ci possa consentire da qui a pochi anni di recepire tutte le progettazioni dei nostri appaltatori con questo sistema che sostanzialmente traguarda tutto l' intero ciclo di vita del bene partendo dalla diciamo dalla ideazione dell' intervento fino alla sua gestione finale quindi sostanzialmente fino alla manutenzione intercettando e simulando quelli che saranno poi i comportamenti dell' esercizio dell' opera realizzata un breve accenno brevissimo a ciò che diceva l' amministratrice delegata poc' anzi rispetto alla ricollocazione o comunque alla rivisitazione del programma contratto parte servizi che stiamo portando avanti con il ministero dell' infrastruttura ormai è chiara l' analisi del fabbisogno di produzione straordinaria per Direzione produzione che costituisce sostanzialmente lo zoccolo duro della manutenzione annuale vale circa

due miliardi e due, riallocando quindi compiutamente come dire le partite trasferendo dalla parte investimenti nel contratto di programma verso la parte servizi fra il ventidue e ventisei punteremo a rendere come dire disponibili questi fondi fin dall' inizio dell' anno e quindi a stabilizzare le risorse per la produzione che potranno essere gestite direttamente dalla produzione e come dire avendo a disposizione uno strumento di maggiore flessibilità che ci consenta fin da subito di pianificare per l' intero anno le attività di manutenzione alle infrastrutture avendo sostanzialmente la certezza dei finanziamenti qui confluirebbero all' interno di questo strumento anche la manutenzione diciamo alle infrastrutture delle opere civili. Chiudo il mio intervento dedicando giusto tre minuti ad alcuni progetti estremamente come dire importanti sui quali stiamo puntando come Direzione produzione che riguardano la sostenibilità essenzialmente sociale alla quale come dire la nostra amministratrice delegata che ci sta stimolando tutti i giorni nel rivedere tutti i processi Rfi nell'ottica della sostenibilità sostanzialmente sta puntando la sostenibilità sociale per le imprese riguarda essenzialmente la sicurezza del lavoro e chiaramente dell' esercizio che diamo tutti per scontato ma che nei fatti da tutte le programmazioni 2022 - 2026 abbiamo potuto vedere anche recentemente rete ferroviaria viene percepita come una società estremamente sicura estremamente sicuro ovviamente anche soprattutto dal punto di vista della sicurezza diciamo dell' esercizio e del lavoro oltre che ovviamente ambientale sarete chiamati a breve e voi diciamo la sua associazione ANCEFERR così come tutte le altre associazioni di imprese iscritte nel sistema di qualificazioni rete ferroviaria ad una proposta Rfi ha intenzione di fare alle imprese per stipulare con le imprese stesse in maniera assolutamente volontaria ci mancherebbe altro per coloro che decideranno di aderire un patto per la sicurezza la legge europea del 2018 ha fondamentalmente sancito che l'organizzazione quindi in questo caso il committente deve assicurare che le persone svolgano un' attività lavorativa sotto il controllo dell' organizzazione e che di questo ne siano consapevoli le imprese che operano per noi e lavorano nell'ambito di un sistema integrato di gestione per la sicurezza per cui il gestore dell' infrastruttura risponde in nome e per conto anche chiaramente dell' operato dell' impresa e quindi impresa di migliore qualità impresa come dire di più alto livello devono garantire a rete ferroviaria anche una attenzione verso questi aspetti cioè diffondere al loro interno una cultura della sicurezza non solo come dire ai propri lavoratori ma anche a tutti coloro che svolgono un' azione in nome e per conto delle imprese stesse ovviamente anche rispetto al governo dei subappaltatori di tutti gli diciamo stakeholders che operano attorno al mondo delle imprese appaltatrici Come fare per migliorare il livello di sicurezza sulla Rete e peraltro anche come fare per tagliare i tempi accessori per consentire alle imprese di accedere all' infrastruttura ferroviaria stiamo sviluppando un sistema di produzione cantieri che si chiama sistema integrato di protezione automatico dei cantieri e sistema di protezione delle diciamo delle interruzioni un sistema che sostanzialmente utilizzando uno strumento diciamo

interfaccia informatica un tablet fondamentale e dialogando attraverso la Rete quattro G LTE cinque G quella che sarà possa consentire al manutentore cioè al titolare dell' interruzione di ottenere la disponibilità dell' infrastruttura dal regolatore della circolazione fondamentale con un click quindi in pochissimi secondi questo taglierà enormemente i tempi oggi invece necessari per la produzione di moduli cartacei per la disponibilità del dirigente centrale operativo piuttosto del Dirigente Movimento a rispondere al telefono oppure diciamo a svolge l' operazione di concessione del binario al titolare dell' interruzione secondo punto l' operato delle scorte oggi le scorte diciamo ai cantieri ai cantieri di lavoro sono chiamate a svolgere tutta una serie di attività propedeutiche all' uscita del cantiere che sono ovviamente previste dalla prefazione generava orario di servizio che costituiscono un obbligo per il diciamo il committente.

chiudo soltanto con una diciamo considerazione l' investimento sull' uomo l' investimento sull' uomo per noi rappresenta la formazione questo lo deve rappresentare anche per voi stiamo sviluppando centri di eccellenza con diciamo la predisposizione di strumenti innovativi come quelli legati alla realtà virtuale consentitemi di fare un' ultima considerazione le cose bisogna farle presto e bene come accennava il ministro non sono concetti incompatibili bisogna farle presto bene e dico io anche insieme perché voi siete parte di Rete ferroviaria buon lavoro

## **MODERATORE**

Grazie ingegner Del Vasto la parola al direttore investimenti Rfi Vincenzo Macello prego.

### [Direttore Investimenti RFI Vincenzo Macello](#)

In questi dieci minuti cercherò di raccontare un po' quello che il PNRR, diciamo gli investimenti nel settore ferroviario quando parliamo di investimenti nel settore ferroviario non parliamo soltanto come diceva l' amministratrice delegata di nuove linee o raddoppi piuttosto che diciamo nuove linee di alta velocità tipo la Salerno Reggio Calabria che rappresenta un po' come si diceva prima il simbolo degli investimenti nel PNRR ma rappresenta anche soprattutto potenziamento sulle linee inesistente upgrading delle linee esistenti e quindi lavorazioni in esercizio queste sono un po' poi il link che lega un po' tutti i progetti seguiti dalla direzione Investimenti con quello che poi è l' impegno degli uomini della Direzione produzione ivi compreso un po' l' ultimo tema che riguardava un po' le scorte stiamo parlando di ventitré miliardi di euro dei ventitré miliardi il 2026 guardate io mi sto rendendo conto giorno dopo giorno che veramente è domani mattina diciamo che per arrivare al 2026 con ventitré miliardi di cui e lo vedremo dopo tredici miliardi sono di nuove gare cioè di progetti che stiamo adesso diciamo di

realizzazioni che stiamo progettando e dovremo quindi ancora avviare iter autorizzativo attività negoziale e realizzazione quindi stiamo parlando veramente di un impegno incredibile sfidante io penso che noi ne siamo convinti che tutti insieme come diceva prima l'ingegner Del Vasto ce la potremmo fare però veramente oggi noi abbiamo un 2021 è un 2022 che è l'anno delle progettazioni noi nel 2021 dobbiamo ultimare quasi diciamo la totalità delle progettazioni dei progetti del PNRR da gennaio ventidue dobbiamo avviare la serie di iter autorizzativi che poi farò un breve cenno che prevede quindi quel famoso tempo di attraversamento di cui si diceva prima che non deve essere più la media dei due barra tre anni e mezzo barra quattro anni ma deve essere di pochi mesi come vedremo e come recita anche il nuovo decreto semplificazioni una volta ultimato l'iter autorizzativo noi abbiamo novanta giorni ogni stazione appaltante ha novanta giorni per andare in gara altrimenti come dire un potere derogatorio che potrà essere sostituito diciamo dall'amministrazione ma sicuramente ci faremo trovare pronti noi vorremmo andare in gara il minuto dopo che ci arriva l'autorizzazione o ambientale piuttosto che alla chiusura della conferenza dei servizi una volta andati in gara tempi contingentati e quando dico che nelle gare bisogna andar veloci io dico che la gara deve essere veloce ma deve essere trasparente e quindi diciamo che non vanno in contrasto la diciamo lei l'essere veloci con l'essere trasparenti assolutamente competitivi e far sì che sia una vera e propria competizione basata sulla qualità come si è detto molto nel discorso introduttivo una volta chiusa l'attività negoziale parte l'attività realizzativa se mettiamo in fila un po' questi anni noi stiamo dicendo che a metà 2023 nel 2023 al massimo noi dobbiamo partire con tutti i cantieri ma lo vediamo poi dai numeri poi alla presentazione vi farò vedere un po' soltanto i numeri di quello che adesso visto un po' raccontando brevemente ma stiamo dicendo che in tre anni tre anni e mezzo dobbiamo spendere tutto quello che sono le risorse che sono arrivate con il PNRR ma come fare per fare questo sicuramente bisogna riorganizzarci io oggi ma veramente in pochi minuti cercherò di raccontarvi come si è organizzata Rfi e in particolare la direzione Investimenti, investendo in che cosa in competenze in formazione in nuove strutture organizzative assunzioni e ci siamo preparati per poter affrontare effettivamente questa sfida importantissima ovviamente dove ci muoviamo è un contesto ovviamente diciamo articolato stiamo parlando delle modifiche delle normative se ne è parlato tanto in questa mattinata stiamo parlando dei commissari straordinari trentuno opere commissariate con commissari all'interno di Rfi dovevamo organizzarci ci siamo dovuti organizzare per strutture organizzative al nostro interno a supporto dei commissari abbiamo mutuato l'ottima performance avuta dal commissario della Napoli-Bari dalla Palermo Catania vi ricordo che la Napoli-Bari è un progetto che ha tutti i lotti funzionali appaltati e diciamo in poco più di due anni e abbiamo cercato di mutuare l'organizzazione di quella linea e di quelle di cui di quell'intervento per tutti gli interventi quindi l'abbiamo dovuta rendere strutturale all'interno della nostra organizzazione diciamo salterei quelli che sono

un po' gli investimenti ma stiamo parlando ovviamente di investimenti che coprono tutto il territorio nazionale importantissimi gli investimenti e l'alta velocità al Sud lo diceva anche il viceministro ma direi che ovunque si interviene con potenziamenti con raddoppi che vanno a come dire a declinare quello che sono poi un po' le caratteristiche del piano Italia veloce ma anche delle strategie dei piani strategici di Rfi mi riferisco all' intermodalità mi riferisco ai collegamenti con i porti e gli aeroporti mi riferisco all' ultimo miglio mi riferisco a quello che sono tutte le linee di adduzione alla trasversale alla dorsale alla dorsale alta velocità e quindi tutte le linee che dall' Adriatica piuttosto che la Tirrenica ovvero la Roma Pescara all' Orte Falconara vanno a come dire ad aumentare la coesione territoriale la Palermo Catania Messina insomma direi che ovunque interveniamo proprio sul tema della, si diceva stamattina, della sostenibilità sociale aumenterà la coesione territoriale valorizzare i territori in che modo andando a condividere queste opere sui territori con le amministrazioni dei territori con la collettività ovviamente il PNRR è ambizioso ma l' Europa per darci questi soldi ha voluto anche un sistema di controllo molto importante in estrema sintesi il PNRR è costituito da targhette e milestones che verranno monitorati tutti gli anni come target intendiamo quanti chilometri all' anno noi attiviamo piuttosto che dei target economici cioè le percentuali di contabilizzazioni che ogni anno faremo su un piano di contabilizzazioni che abbiamo definito del PNRR per quanto riguarda le milestone intendiamo avvio delle progettazioni ultimazione delle progettazioni avvio dell' attività negoziali ultimazione delle gare d' appalto e quindi vuol dire aver necessariamente introdotto anche un termine per quello che sono le attività legate agli iter autorizzativi e proprio nel diciamo come misura all' interno del PNRR ci sono quelle modifiche normative di cui si diceva prima questi sono un po' i chilometri che dobbiamo attivare ogni anno ovvero sia come nuove linee che attrezzate con RTMS piuttosto che potenziate all' interno del PNRR questi sono i numeri che l' Europa ha e che ci andrà a monitorare ogni anno questi sono le principali consegne lavori in termini di volumi anno che noi metteremo in campo con il PNRR quest' anno cinque miliardi di euro l' anno prossimo più di sette miliardi così come nel 2023 queste sono il volume di cantieri che apriremo da qui al 2023 la dottoressa Fiorani prima parlava che in due anni Rete ferroviaria italiana che già oggi è la prima stazione appaltante in Italia passerà dai quattro miliardi e mezzo anche i nove miliardi che avremmo fra due anni in quel 2023 prevede contabilizzazioni per nove miliardi di euro con un' articolazione ovviamente come si diceva grande attenzione al sud quindi di queste consegne lavori la gran parte sono gli undici miliardi che ci troviamo al Sud dove la voce grossa ovviamente è il cantiere della Salerno-Reggio Calabria questo un po' il percorso ma vado veloce per cercare di raggiungere l' obiettivo abbiamo dovuto migliorarci e andare a porre tanta attenzione in ogni fase del progetto in fase di progettazione in fase come dicevo prima di iter autorizzativo in fase di attività negoziale per quanto riguarda la parte di progettazione non abbiamo potuto che pensare un modello di gestione che ottimizzasse le decisioni i

tempi in che modo gli input devono essere solidi non si torna indietro non si cambiano in corsa dobbiamo essere sempre di più una stazione appaltante che sa quello che vuole e non cambia gli imputi in corsa un presidio è un monitoraggio delle attività ovviamente di progettazione della nostra società di ingegneria ITALFERR un presidio delle gare per standardizzare quello che sono le griglie di valutazione piuttosto che tutta la documentazione di gara in temi di pianificazione schemi di contratto e griglie di valutazione sempre nell'ottica della semplificazione a vantaggio della competitività e della trasparenza guardate questo è soltanto un po' i volumi delle progettazioni ora da qui non le vedo ma vado a vedere solo il numero grosso, nel 2021 oltre ai venticinque progetti che abbiamo chiuso noi avvieremo circa settanta progetti per otto miliardi e mezzo di euro solo quest'anno nel 2022 che l'ultimo anno per la progettazione del PNRR se procediamo oltre non arriviamo stiamo parlando di trentasette progettazioni per tre miliardi quindi un volume di attività che abbia messo in campo e progettate veramente importante sugli iter autorizzativi non mi dilungo molto qua abbiamo un po' sintetizzato ma forse poi immagino che l'ingegner Ferrante potrà approfondire ma il decreto semplificazioni ci pone diciamo due cose importantissime uno il tema del dibattito pubblico e quindi la condivisione delle opere che è un passaggio fondamentale voluto fortissimamente dal ministro noi ci crediamo stiamo cercando di attrezzarci di capire un po' anche bene tutta la liturgia del dibattito pubblico ma tale da farla quanto prima perché abbiamo già un progetto che ha ultimato la sua fase progettuale quindi dovremo andare in dibattito a settembre per cui stiamo cercando di accelerare le nostre conoscenze da questo punto di vista ma poi tutto il tema dell'iter autorizzativo legato a pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici piuttosto che pareri per le verifiche di impatto ambientale stamattina lo si diceva rappresenta ancora in me una criticità per i nostri impatti che è inutile nascondereci sicuramente per le opere di cui all'allegato quattro del decreto settantasette con una procedura che ripeto poi verrà approfondita fra poco macché contingenta i tempi massimi probabilmente ne riusciremo a uscire, però è importante veramente che ci sia una collaborazione da parte di tutte le istituzioni

queste sono le gare che metteremo in campo nel ventuno nel ventidue nel ventitré le ho divise per diciamo per cluster gare minori di cinquanta milioni fra i cinquanta e i duecento fra i duecento e i cinquecento e per importi maggiori di cinquecento milioni ecco questo o un po' anche per rispondere a quello che si diceva stamattina, diciamo che queste figlio di un piano di committenza in questa fase sicuramente a fine anno avremo le idee più chiare quando avremo anche progetti sviluppati ma stiamo parlando di un PNRR che lo dobbiamo fare tutti noi le piccole le medie e le grandi aziende perché veramente c'è spazio per tutti per poter arrivare all'obiettivo un ultimo passaggio sulla sostenibilità ma anche questo un concetto che abbiamo sottolineato tanto stamattina noi stiamo cercando di attuarlo in che modo questi sono solo degli esempi di alcuni progetti che abbiamo che diciamo che abbiamo

fatto ultimamente soprattutto per la sostenibilità come si sottolineava prima sociale oltre che ovviamente a quella ambientale e quindi arricchire i nostri progetti di quello che sono un pochetto i criteri progettuali partire già dalla progettazione con tutto quello che riuso del materiale economia circolare e quant' altro insomma io ho chiuso e vorrei chiudere con una con una frase che ha detto dottor Miceli prima nella sua presentazione guardate è una sfida importante la dobbiamo raggiungere tutti insieme e se lo perseguiamo tutti questo obiettivo veramente corriamo il felice rischio di realizzarlo è piaciuta tantissimo questa frase e ci tengo a chiudere così, grazie.

### **MODERATORE**

Grazie all' ingegnere Marcello la parola al direttore di RAI in trasporto delle infrastrutture del ministero dottore Enrico Maria Pujia.

### **Direttore Generale MIMS per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie Enrico Maria Pujia**

Grazie buongiorno a tutti, intanto volevo ringraziare il presidente dell'ANCEFERR per avermi invitato a questo interessantissimo momento di confronto ovviamente il mio intervento arriva dopo illustri relatori che mi hanno preceduto che hanno già sostanzialmente rappresentato un po' quello che è la strategia e l'impegno di tutti, un impegno straordinario.

Abbiamo l'opportunità di avere delle risorse straordinarie, dobbiamo collaborare tutti per riuscire a realizzare quello che qualche mese fa sarebbe stato per tutti un sogno, poter veramente mettere a frutto con una serie di strategie che avevamo già in cantiere ma che non potevamo realizzare proprio perché non avevamo le opportune coperture finanziarie, quindi, è una sfida che non possiamo perdere.

Io sono sempre abbastanza ottimista nonostante ci siano criticità che sono state anche rappresentate dagli interventi prima. Noi abbiamo dei problemi che sono dei fattori cronici non sto a dire a voi che dall' altra parte della barricata combattete tutti i giorni contro la burocrazia, contro tutto quello che sono le lungaggini delle norme spesso scritte male, scritte in modo confuso e quindi abbiamo un impegno che ci deve portare prima di tutto a semplificare. Ora se il termine semplificare non piace diciamo utilizziamo un altro termine ma il fatto è che noi non possiamo avere un aggiornamento del contratto di programma RFI, che come è stato illustrato, è strategico ovviamente per gli sviluppi futuri di tutto quello che è il PNRR e anche le altre risorse, se non si semplificano i tempi non si riducono i tempi e non si semplificano le procedure pensate che in genere impieghiamo almeno un anno, un anno e mezzo per fare l' aggiornamento annuale che già è una contraddizione in termini perché ovviamente noi dovremmo avere al primo gennaio già le risorse,

quest'anno abbiamo avuto due mesi fa le risorse del 2020, quindi questi sono dei problemi che al di là del PNRR. noi dobbiamo risolvere.

Mi è piaciuta la frase anche che diceva il Presidente Buia che non dobbiamo vivere questo momento solo come un momento straordinario quindi con misure straordinarie. Il Governo ha nominato tanti commissari proprio per cercare di accelerare la realizzazione delle opere ma credo che sia anche il momento in cui dobbiamo fare una riflessione congiunta perché poi le ricadute sono anche sugli operatori, sulle imprese, su chi poi deve realizzare le opere su un processo serio di semplificazione, perché credo che anche il nuovo contratto di programma che stiamo definendo insieme a RFI che ci impegnerà dal 2022 al 2026 e che per il quinquennio prossimo vedrà anche questa commistione tra fondi europei.

Noi abbiamo al di là dei 72 miliardi circa per la parte Trasporti di cui 40 miliardi di nuovi finanziamenti di cui circa 32 per il Sud con importanti ricadute di carattere economico sulla valorizzazione di questa risorsa. Abbiamo anche l'obbligo di utilizzare queste risorse per migliorare la rete per consentire poi l'aumento e il trasferimento modale dalla strada alle ferrovie ma soprattutto sui corridoi europei.

Noi abbiamo anche la fortuna di avere quattro corridoi europei e quindi valorizzare anche le interconnessioni che sono state già rappresentate dai colleghi di Rfi con questi corridoi è strategico ed è un'altra opportunità che non possiamo perdere, io credo che quindi in questo momento serva sforzo un po' da parte di tutti condivido anche la chiusura di Vincenzo Macello che richiamava un po' le parole del presidente sul fatto che i soldi ci sono, l'amministrazione sta facendo degli sforzi, apro una parentesi per condividere un'altra criticità che è quella del fatto che noi al MIMS siamo sotto organico, ovviamente parlo dei funzionari, non mi riferisco a me come persona come direttore generale, non abbiamo ingegneri che tra l'altro ovviamente siccome spesso sono molto bravi sono persone che oltre la laurea sono specializzate hanno avuto esperienze anche all'estero eccetera eccetera e alla prima occasione ci lasciano. Io nell'ultimo anno e mezzo ho perso quindici persone, ho perso tutti gli ingegneri bravi che avevo in DG che già è una direzione sotto organico, considerate che con me compreso la mia direzione che segue tutta la parte infrastrutture trasporto ferroviario ha attualmente 43 persone e andranno via altre due persone poi con la quota 100 altre tre entro l'anno quindi questo è un tema veramente importante perché se le imprese vogliono che le cose funzionino devono anche pretendere che ci sia un'amministrazione organizzata, strutturata e capace di gestire anche i progetti la programmazione la pianificazione.

È stato pubblicato recentemente dal nostro organismo di controllo interno un quadro sulla performance delle attività che è abbastanza buona però ha una rilevazione di meno 1135 persone unità rispetto a un organico già vecchio quindi non rispetto a quello che ci dovrebbe servire per affrontare anche il PNRR e di cui questi mi pare 260 sono funzionari quindi parliamo di quadri laureati specializzati

eccetera e ben 81 dirigenti su tutto il territorio nazionale quindi questo è per dare un quadro, per essere coerenti e corretti con le cose che diciamo perché altrimenti poi e su questo credo che anche le associazioni devono giocare un ruolo importante, devono pretendere che l'amministrazione intanto non sia da meno rispetto ad altre manifestazioni quindi che abbia almeno degli stipendi standard rispetto alle altre perché se no rischiamo di perdere sempre quelli più bravi e poi anche che ci sia un certo numero.

Noi aspettavamo veramente che ci fossero dei numeri importanti con l'occasione del PNRR, ancora non abbiamo avuto nulla quindi questo è un tema importante però usciamo dalla logica interna perché se no sembra un pianto greco che non vuole essere questo ma una preoccupazione che volevo trasferire anche all'associazione.

L'impegno che stiamo portando avanti quindi è con le poche forze ma con tanta determinazione perché siamo convinti che sia un momento importante e strategico del Paese grazie al supporto di RFI, con cui ovviamente lavoriamo quotidianamente e quello di fare una programmazione di riscrivere, accelerare le procedure.

Vi dicevo che è uscito un decreto che dovrà essere convertito sempre sull'approvazione della legge dell'aggiornamento del contratto 2020-21 che ci darebbe respiro per poter partire subito con l'utilizzo delle risorse con cui RFI potrebbe avviare subito i cantieri su tante opere, soprattutto la manutenzione, la sicurezza eccetera eccetera.

Il Ministro ha preso un impegno serio anche sul fatto di cercare di ridurre i tempi dell'approvazione del contratto di programma 2022-26. Volevo anche ricordare abbiamo veramente tante risorse, che mi spaventano pure se pensiamo ai pochi anni di tempo in cui noi dobbiamo mettere a regime i lavori.

Noi siamo impegnati anche nei corridoi europei e quindi a una valorizzazione di opere come la Torino-Lione, il Brennero, tutto il lavoro che abbiamo svolto anche con la Svizzera, il terzo valico dei Giovi, quindi una serie di opere che veramente tra dieci anni consentiranno all'Italia di avere una visione completamente diversa del ferroviario e poter poi puntare anche con l'introduzione di sistemi innovativi ad essere veramente una piattaforma dove le merci non vanno solo per strada ma vanno anche per ferrovia.

Volevo anche concludere con un passaggio che riguarda la sostenibilità e tutto quello che stiamo facendo, nessuno di noi vuole lasciare ai nostri figli un mondo peggiore giusto? Vorremmo lasciare un mondo migliore, quindi io sono per la concretezza, cioè che la sostenibilità non deve essere solo un motto, ma deve essere anche poi veramente realizzabile, quindi lo sforzo che stiamo cercando di portare avanti nella nuova pianificazione soprattutto nei progetti che RFI sta

portando avanti è quello di realizzare la sostenibilità in modo concreto ma non soltanto a parole.

Grazie

### **MODERATORE**

Grazie al direttore generale Pujia, la parola al professor Ferrante presidente del Consiglio superiore pubblici della commissione permanente presso il ministero delle infrastrutture

Presidente C.S.LL.PP. e Commissione Permanente Galleria MIMS  
**Andrea Ferrante**

Grazie ad ANCEFERR per l'invito.

La terza sezione del Consiglio superiore lavori pubblici è la sezione deputata all'esame dei progetti ora di primo livello progettuale perché già il DL Semplificazioni dell'anno scorso ha spostato l'esame del progetto dal definitivo al progetto di fattibilità tecnica ed economica innalzando anche la soglia come ben sapete a cento milioni di euro bene quindi con le novità già introdotte l'anno scorso di fatto questo taglio, questa soglia dei cento milioni di euro fa sì che evidentemente i progetti che arrivano all'attenzione della sezione siano quelli di Rfi, di ANAS e in taluni casi di linee di metropolitana leggera su iniziativa dei Comuni, ma il grosso per così dire è sicuramente il rapporto con Rfi ed Anas quindi la presenza ora dei colleghi di Rfi mi porta a dire inizialmente che è già consolidato un rapporto direi fattuale di collaborazione tra il soggetto proponente di progetti di fattibilità, tecnica ed economica appunto Rfi, e l'organismo deputato all'esame tecnico che ricordo ai sensi del codice dei contratti trattasi di parere obbligatorio e tuttavia non vincolante, mentre lo è obbligatorio, questo ha portato a mio modo di vedere a un efficientamento in nome anche di un fair play istituzionale, nel quale tutte e due le parti hanno messo la buona volontà.

Il D.L. 72 del 31 maggio, che va in conversione entro la fine di luglio, introduce un procedimento tutto speciale di governance per le opere del PNRR e occorre dire con due distinzioni: c'è un articolo, che è l'articolo 44, che riguarda in modo specifico i grandissimi interventi infrastrutturali, va da sé che c'è un allegato apposta al DL 77 e contiene dieci grandi progetti, tra essi Rfi gioca sicuramente la parte credo anche maggioritaria, arriva credo a o cinque o sei tra cui, dico uno tra tutti la Salerno Reggio Calabria come unicum e poi ovviamente parcellizzato nei lotti esecutivi.

In questo ambito tutto speciale, mi verrebbe da dire specialissimo perché già lo è speciale il PNRR, ma l'articolo 44 stabilisce un modello procedimentale che tutti ci

auguriamo essere il più efficiente possibile, in sostanza il proponente, facciamo il caso pratico RFI, propone il progetto di fattibilità tecnica ed economica che ricordo è lontano parente dal vecchio preliminare, è di fatto un completo progetto della conoscenza mi verrebbe da dire cioè una diagnostica di terreni e territorio completa che supera la esiguità di studi, indagini, rilievi dei vecchi preliminari, assomiglia in qualche modo ai preliminari di allegato 21 del vecchio Codice dei contratti ma non vorrei entrare del tecnicismo delle vecchie norme ma in buona sostanza che cosa associa?

Associa a una conoscenza di territorio e quindi: idraulica, idrogeologica, geologica, geotecnica, le preesistenze archeologiche le valenze ambientali paesaggistiche le interferenze quindi la presenza dei sottoservizi un sistema composito di conoscenza che consente in particolare per infrastrutture lineari quali una linea ferroviaria di collocare nel contesto noto con tutte le informazioni che consentano i pre-dimensionamenti delle opere, consentono di definire in modo compiuto linea d'asse e i tipologici sostanzialmente non può evidentemente, essendo il primo livello progettuale formalmente un livello privo di calcoli geotecnici e strutturali si assiste tuttavia a che cosa? A dei tipologici di sezioni trasversali tipo dei rilevati ferroviari di ponti viadotti dei tratti in galleria sono predicazione lamenti come ben capite per la tipizzazione di queste opere ben vicine queste di tipizzazioni all' esatto dimensionamento tuttavia trattasi di pre-dimensionamenti quanto basta però anche cavar via un computo metrico estimativo che associ a quell' opera fotografata nel PFTE una stima attendibile tale da non generare nel passaggio dal primo al secondo livello progettuale una differenza sensibile in termini di costi, quindi è una nuova progettazione.

Pertanto ha senso che un tale progetto, quindi un progetto della conoscenza di terreno e territorio a cui si somma una infrastruttura lineare, la definizione della linea d'asse dei tipologici con i pre-dimensionamenti possa essere oggetto del completo circuito di nulla osta pareri e autorizzazioni, a che mi riferisco, al fatto che il Consiglio superiore metta in piedi un comitato speciale che non sarà né la prima né la seconda né la terza sezione, potremo chiamarla impropriamente una quarta sezione ma sezione speciale PNRR, tutta da riempire in termini evidentemente di ruoli, di membri Esperti e tutto in fieri ma quantità in fieri significa di cui a pochi giorni le caselle saranno riempite, qua non è il caso di dire che ne parleremo a settembre, ne parleremo sicuramente per fine luglio, prima di una pausa ferragostana che forse quest' anno per molti forse anche per me sarà estremamente ridotta, perché si tratta di dare all' organismo così come istituito il comitato speciale del Consiglio superiore una sua effettiva costituzione in termini di persone, chi fa che cosa, quindi il comitato speciale del consiglio superiore insieme a un comitato speciale che viene chiamato se ricordo bene PNRR-PNIEC che è quello che si occupa di energie rinnovabili, quindi che non è altro che il comitato speciale dell' anno scorso integrato con il PNRR, quindi due organismi ad hoc nelle

due amministrazioni sicuramente centrali parlo di quelle governative per il nulla osta il via libera un' opera pubblica l' esame tecnico e l' esame ambientale al fine di perfezionare il procedimento di VIA, ma non solo, c'è anche sul PFTE così come ormai lo chiamiamo in gergo, sul primo piano progettuale anche la verifica preventiva dell' interesse archeologico, questa non è una novità, e tutti questi momenti procedurali con i relativi pareri nel caso del Consiglio superiore decreto di compatibilità ambientale che nel caso il procedimento di via e della verifica interesse archeologico affluiscono in conferenza di servizi.

La Conferenza di servizi quindi sul primo livello progettuale e di natura decisoria, cioè che perviene poi in prima conclusione o in modo unanime come ci si auspica o composizione prevalente o con il dissenso qualificato se detto dissenso espresso dalle amministrazioni preposte alla tutela della salute della sicurezza dell' ambiente, c'è poi a valle della conferenza di servizi di nuovo un ruolo del comitato speciale del Consiglio superiore in un tentativo di ricomposizione dei dissensi prima di un passaggio alla cabina di regia di Palazzo Chigi e quindi al momento politico nel senso proprio del termine approvativo del singolo progetto e tutto ciò progetto per progetto, una tempistica rigorosa che veramente si misura in decine di giorni per ciascun segmento procedimentale.

A mio parere se vogliamo avere uno sguardo anche per il futuro, oltre che a prendere atto di questo sistema appunto che si è messi in piedi in realtà la vera scommessa e dopo il 2026 e far bene fino alla rendicontazione del 2026, questo va da sé è una scommessa imperdibile, direi una banalità sconcertante se dicessi qualcosa cioè di quello nel sottolineare quello che è noto a tutti ma cosa preme a me in questo momento segnalare e credo magari rivolgendomi ai più giovani è lo sguardo per il futuro, cioè io darei una grande enfasi a l'importanza di questo vero e proprio laboratorio procedimentale dell' articolo 44, auspicando fortemente il successo per poi probabilmente avere una norma, il futuro Codice dei contratti perché ormai è già annunciato c'è un disegno di legge delega affinché il Parlamento con legge delega incarichi di governo di emanare un nuovo decreto legislativo che ci auguriamo sia l' ultimo perché saremmo al quarto Codice dei contratti inclusa la Merloni, dal 1994 in poi ne abbiamo visti tanti forse io ritengo che c'è bisogno di questo quarto e mi auguro definitivo Codice dei contratti che magari duri come il Regio Decreto del 1865 il cui regolamento ricordo 350 del 1895 è durato 104 anni, fino al 1999, noi siamo andati avanti con un regolamento lavori pubblici che è durato 104 anni, perché le regole fondamentali quando sono ispirate dal buon senso non cambiano sostanzialmente quindi presi da un' emergenza di ritornare al buon senso anche dei procedimenti come questi che sicuramente sono ispirati al buon senso e cioè di incardinare tutti i processi autorizzativi sul primo livello progettuale lasciando poi a un certo momento fondamentale che è quello della verifica della progettazione anche la verifica dell' avvenuto adempimento alle prescrizioni che in modo composito i vari soggetti hanno espresso nel circuito

procedimentale di cui prima vi dicevo quindi l'ultima riflessione è su questa natura di questo esperimento che in realtà più che un esperimento è una scommessa vera che non possiamo perdere e che possa lanciare per il futuro un messaggio chiaro di consolidare la norma.

In ultimo ritengo che per una cultura dei lavori pubblici visto che era il nome che il Ministero che aveva quando sono entrato in amministrazione, per ricordarmi un po' della cultura dei lavori pubblici, vorrei mettere accanto a quella bella immagine che ricorda come la sostenibilità sia un risultato composito di tre tematismi quale quello della sostenibilità economica, quella ambientale e quella sociale, io vorrei mettere accanto un'altra parola chiave che per me è la mia parola chiave di ingegnere civile e quella dell'efficienza.

L'efficienza è curiosamente, almeno a mio modo di vedere, anche essa un tavolino con tre gambe in cui una è l'efficacia cioè la capacità di progettare soluzioni strategiche quindi ingegnerizzare un obiettivo progettando soluzioni i cui risultati soddisfano l'obiettivo prestazionale trapiantato, quella ingegneria dalla committenza a cui faceva riferimento l'ingegnere quindi efficacia degli interventi non disgiunta da una economicità calmierata, e quindi una economicità sostenibile. Faccio rientrare la sostenibilità sotto il profilo di una economicità che non può non tener conto delle valenze della sostenibilità e infine la tempestività, la terza gamba perché, e così concludo, un'efficienza del nostro settore finanche nelle opere di ingegneria ferroviaria non ha senso se accanto all'efficacia degli interventi e a una economicità sostenibile non affianchiamo anche la tempestività nell'esecuzione degli stessi.

Grazie per l'attenzione.

#### **MODERATORE**

Grazie al professor Ferrante la parola per ANSFISA al direttore generale sicurezze ferrovie l'ingegner Pierluigi Giovanni Navone prego.

[Direttore generale per la sicurezza delle ferrovie ANSFISA Pier Luigi Giovanni Navone](#)

Salve, anch'io ringrazio ANCEFERR per l'invito e, visto l'orario, proverò a essere rapido cercando di cogliere qualche indicazione che è arrivata da parte dei precedenti relatori.

C'è stata una domanda fatta ad ANSFISA da parte del presidente Miceli su una possibile sinergia tra, tecnologie, controlli e sanzioni nell'ambito di un gruppo di lavoro che ANSFISA ha messo in piedi a cui anche ANCEFERR partecipa per la realizzazione delle linee guida sull'armamento del corpo stradale e ferroviario. In ANSFISA siamo molto fiduciosi che questo possa avvenire. Intanto un primo livello

di sinergia si è sicuramente realizzato per il semplice fatto che abbiamo costituito il gruppo di lavoro a cui partecipano ANCEFERR e tutti i soggetti interessati a partire da Rfi e gli altri gestori dell'infrastruttura. Si tratta di un lavoro che abbiamo già iniziato, l'ultima riunione si è tenuta il mese scorso. Consideriamo il fatto che questo modo di procedere, ovvero il coinvolgimento dei soggetti che poi saranno oggetto delle nostre disposizioni, è una metodologia che l'Agenzia ha iniziato a seguire ormai da un po' di tempo: abbiamo sempre l'obbligo, prima di emanare qualcosa, di fare una consultazione pubblica. Quindi anche per agevolare e contrarre i tempi, arrivando a buone soluzioni già frutto di un'iniziale confronto, pensiamo che sia opportuno cominciare a lavorare insieme da subito, poi le decisioni finali e l'emanazione spettano all'Agenzia. La domanda citava tre fattori: le tecnologie e i controlli saranno oggetto di queste linee guida, mentre la parte delle sanzioni è già coperta, come deve essere, dalla normativa primaria, anche se irrogare sanzioni è l'ultima cosa che ci interessa, facendo principalmente affidamento, in questo caso, alla funzione preventiva della sanzione. Pensiamo che alla fine il fatto di dover erogare qualche sanzione sia in realtà un fallimento del nostro sistema, quindi speriamo veramente di poter ridurre sempre di più il numero di sanzioni da applicare in futuro.

Ho poi sentito alcune interessanti affermazioni dei relatori che mi hanno preceduto: la manutenzione sicuramente farà parte di queste linee guida che non sono le uniche: abbiamo da poco tempo avviato un gruppo di lavoro sulle opere civili e di difesa. Anche qui abbiamo linee di indirizzo già emanate, ma come Agenzia stiamo lavorando a un rifacimento perché recentemente il Ministero ha approvato le linee guida per la gestione dei ponti esistenti nel campo stradale, che si possono riferire come principi anche alle infrastrutture ferroviarie. Questo vuol dire che noi dobbiamo rivedere le nostre linee di indirizzo. Abbiamo iniziato a lavorarci con Rfi e alcune università italiane, ma il gruppo di lavoro sicuramente verrà esteso ad agli altri soggetti. Mi è piaciuto molto in questo convegno sentir parlare di norme chiare ed efficaci e non solo di deregolamentazione. Sicuramente bisogna mettere ordine, eventualmente emanando dei codici, considerando poi che nel nostro settore la normativa ormai si allontana sempre più dalle esigenze prettamente nazionali per spostarsi a livello europeo. Questo non vuol dire che l'Agenzia non partecipi più all'emanazione di norme ferroviarie, ma che lavoriamo sui tavoli istituzionali europei, un lavoro necessario per uniformare le normative in modo tale che i comportamenti, anche in un mercato come quello in cui vi trovate ad operare e che è sempre più allargato, debba essere il più uniforme possibile con regole valide ovunque.

Stiamo cercando di uniformare le normative e i sistemi di gestione a livello nazionale, specialmente ora che sono entrate sotto la nostra competenza anche le reti regionali interconnesse e le reti isolate: stiamo parlando di dodici gestori sulle reti interconnesse e di dodici esercenti sulle reti isolate. Ho sentito parlare

soprattutto di RFI, però per questi ulteriori gestori sono previsti comunque ingenti investimenti vista la necessità di adeguare le loro reti in cui ovviamente anche le vostre imprese potranno avere l'opportunità di operare.

Volevo soffermarmi su un altro termine che è stato citato, quello della qualificazione delle imprese. Si tratta di una questione importantissima: il fatto che ci sia personale qualificato è due volte importante nel settore ferroviario perché abbiamo la qualificazione ma anche la certificazione delle specifiche abilità del personale che lavora in ferrovia. È importante perché dove si parla anche di manutenzione, non è raro vedere alcune volte che attività di manutenzione vengono svolte non proprio a regola d'arte e si ripercuotono sulla circolazione in maniera negativa.

Ci sono due elementi principali sui quali lavorare: da una parte abbiamo la tecnologia, d'altra parte l'uomo e quindi il fattore umano. Questi due soggetti non sono assolutamente in concorrenza, ma c'è bisogno di creare le giuste sinergie perché sappiamo che la tecnologia può arrivare sino a un certo punto dopodiché c'è sempre un uomo. Si tratta di spostare il punto in cui quest'uomo si trova man mano che ci si riempie il settore di tecnologia e non c'è dubbio che anche l'agire umano ha un limite per cui bisogna supportarlo con le tecnologie giuste. Quindi diciamo che questi due elementi sono centrali per quello che riguarda il nostro concetto di sicurezza perché sono ai due estremi e vanno ricondotti al punto di parlarsi in maniera efficace.

Volevo chiudere parlando del lavoro che spetta all'Agenzia a tutti voi in relazione all'attuazione del PNRR. Avete parlato giustamente di una situazione eccezionale in cui bisogna concentrare una serie enorme di investimenti mai vista prima d'ora, questo vuol dire tanto lavoro per il Ministero, tanto lavoro per Rfi, per i gestori in generale, tanto lavoro per le imprese, ma anche tanto lavoro mai visto negli ultimi dieci anni da parte di questa Agenzia che dovrà autorizzare, ai fini della sicurezza, i vari sottosistemi. A tutti viene chiesto questo enorme sforzo da fare insieme. L'autorizzazione finale che rilascia l'Agenzia per la messa in servizio di una nuova opera o di un'opera modificata, dal punto di vista della durata richiede solo pochi mesi, quindi difficilmente comprimibile; un tempo che è assolutamente trascurabile rispetto alle fasi di progettazione, approvazione, appalto e realizzazione ma che, proprio perché viene alla fine, più farci cogliere oppure fallire il raggiungimento di un obiettivo. Dove si può contrarre cercheremo insieme di agevolare e snellire le procedure, ma vorrei fare una esortazione veramente importante al mondo dei gestori, al mondo imprenditoriale e a tutti: non arriviamo a lavorare su queste autorizzazioni finali senza un opportuno preavviso e programmazione perché questo vuol dire far venir fuori quelle che potrebbero essere alcune manchevolezze o difetti riscontrabili soltanto alla fine e quindi rendere difficile il rispetto dei tempi. Vi esorto a lavorare insieme dall'inizio, dalla

fase di programmazione perché alcune questioni possono essere risolte all'inizio, anche coinvolgendo da subito i preposti organismi terzi di valutazione della conformità.

Un'altra questione che ho sentito nominare è l'impulso che sta dando il PNRR alla questione dei treni a idrogeno: è un fatto importante a cui forse stiamo dando addirittura più slancio noi in Italia che non a livello delle istituzioni europee. Bisogna lavorare anche sulla parte infrastrutturale che riguarda l'impianto di produzione di idrogeno, una cosa da non sottovalutare se vogliamo arrivare al raggiungimento degli obiettivi che ci siamo posti a proposito di questo sistema di propulsione che in Italia è visto anche e soprattutto in alternativa alla elettrificazione.

Per chiudere... confrontiamo il numero di incidenti e delle vittime che ci sono sul ferroviario con i dati dell'incidentalità stradale: nel 2020 abbiamo registrato 86 incidenti significativi e 43 vittime sulla ferrovia considerando tutte le reti su cui abbiamo competenza. Gli ordini grandezza sono diversi nel settore della modalità stradale e credo che la maggiore sicurezza della ferrovia rispetto alla strada debba essere un concetto da preservare perché giustifica, insieme alla compatibilità ambientale, gli investimenti e gli incentivi nel settore.

#### **MODERATORE**

Grazie all'ingegner Navone, l'ultimo intervento che ha chiuso la nostra tavola rotonda.

Io ringrazio tutti gli intervenuti per la completezza e la profondità delle questioni che hanno approfondito. Vi invito a tornare ai posti per il saluto conclusivo. Diamo la parola alla presidente Miceli che tirerà le conclusioni di questa nostra mattinata.

Io vi ringrazio, alla prossima, arrivederci e grazie.

#### [Saluti del Presidente ANCEFERR Vito Miceli](#)

Solo un ringraziamento. Grazie a tutti e a tutte a partire dal Ministro al quale come ci ha chiesto faremo avere il risultato delle riflessioni di oggi e con il quale speriamo di interloquire insieme al viceministro Morelli per contribuire alla sfida della sostenibilità.

Alla sottosegretaria di Stato Sartore che dal MEF avrà un occhio attento su chi i conti del Paese non li ha mai sottovalutati. Alla Presidente Paita che dal Parlamento avrà ascolto e attenzione per imprese sane e di qualità.

A RFI dall' amministratrice delegata Fiorani ai direttori Del Vasto e Macello, sicuri di proseguire in una collaborazione di lunga data a beneficio di un trasporto efficiente che si raggiunga con l'obiettivo incidenti zero.

All'ASFISA al direttore De Bartolomeo l'ingegnere Navone, con i quali lavoreremo per la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria.

Al segretario Genovesi, perché come sa per noi la qualità dell'impresa si misura anche nella qualità del lavoro.

Al Presidente Buia perché saremo al suo fianco per la riqualificazione della parola impresa.

Al direttore Pujia e al professor Ferrante che ci hanno dato elementi di conoscenza e riflessione.

Grazie a chi è stato con noi a chi ci ha ascoltati e visti dalla piattaforma del CIFI e su Radio Radicale.

Grazie al nostro moderatore.

Grazie alla struttura dell'ANCEFERR che ha lavorato incessantemente e ai tecnici che oggi hanno permesso tutto questo.

Alla prossima grazia.



## RASSEGNA STAMPA CONVEGNO ANCEFERR



### RADIOCOR

rad9010E1314 (ALT) Economia e finanza: gli avvenimenti di MARTEDI' 6 luglio -2- FINANZA - assemblea annuale Abi. Ore 10,00. Segue Comitato Esecutivo Abi. Anche in streaming. - Lonato del Garda (Bs): presentazione del Bilancio Consolidato 2020 di Feralpi Holding e della Dichiarazione Volontaria consolidata di Carattere Non Finanziario. Ore 11,00. Partecipa, tra gli altri, Giuseppe Pasini, presidente Gruppo Feralpi. Via Campagna di Sopra, 10. RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - Nessun appuntamento in agenda. INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda. ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda. DATI MACROECONOMICI - Giappone: Consumi delle famiglie a/a, maggio. Ore 1,30. - Germania: Ordini all'industria m/m, maggio. Ore 8,00. - Spagna: Produzione industriale a/a, maggio. Ore 9,00. - Eurozona: Vendite al dettaglio m/m, maggio. Ore 11,00. - Germania: indice ZEW, luglio. Ore 11,00. - Stati Uniti: Markit PMI Composito finale, giugno. Ore 15,45. - Stati Uniti: Indice ISM non manifatturiero composito, giugno. Ore 16,00. ECONOMIA - presentazione del rapporto annuale sulle biotecnologie in Italia di Assobiotec e ENEA. Ore 9,30. In streaming. - Santa Margherita Ligure (Ge): quinta edizione del Forum Liguria 2030. Ore 9,00. Presso l'Abbazia della Cervara. Anche in streaming. - **Roma: conferenza**

**ANCEFERR su "L'impresa PNRR - per una infrastruttura sostenibile". Ore 9,30. Partecipano, tra gli altri, Gabriele Buia, presidente ANCE; Alessandro Morelli, vice ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile; Vito Miceli, presidente ANCEFERR. Centro Congressi Antonianum, viale Manzoni, 1.** - evento Luiss "Il Superbonus al vaglio degli operatori: efficacia della misura, profili giuridici, questioni aperte". Ore 9,30. Partecipa, tra gli altri, Ernesto Maria Ruffini direttore Agenzia delle Entrate. In streaming. - Bologna: convegno organizzato dalla Fai Cisl dal titolo "Industria alimentare italiana, un futuro da protagonista". Ore 10,00. Presso il centro congressi di FICO Eataly World. Via Paolo Canali,1. - conferenza stampa Luiss Business School e Ipsos per la presentazione del primo Rapporto "Il gioco in Italia, tra legalità e illegalità". Ore 10,00. Partecipano, tra gli altri, Marcello Minenna, d.g. Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Claudio Durigon, sottosegretario di Stato al Ministero dell'Economia e delle Finanze. Segue tavola rotonda con Raffaele Oriani, referente scientifico del Progetto di ricerca sul settore del Gioco e Associate Dean; Nando Pagnoncelli, presidente Ipsos Italia; Federico Cafiero De Raho, procuratore Nazionale Antimafia. In streaming. - Napoli: ventennale della Settimana della Cultura d'Impresa "Il Grand Tour tra i valori dell'Italia intraprendente", evento organizzato da Museimpresa e Confindustria. Ore 10,30. Partecipa, tra gli altri, Maria Cristina Piovesana, vice presidente per l'Ambiente, la Sostenibilità e la Cultura Confindustria. Unione degli Industriali di Napoli, piazza dei Martiri, 58. - webinar "Ripensare Milano oltre il 2020", Presentazione del 31 rapporto Milano Produttiva sull'economia dei territori di Milano, Monza Brianza e Lodi. Ore 11,00. Partecipa, tra gli altri, Carlo Sangalli, presidente Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi. - Assemblea Unindustria Calabria "Ripartire per il Futuro". Ore 11,00. Partecipano, tra gli altri, Carlo Bonomi, presidente Confindustria; Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria per l'Economia del Mare. In streaming. - Assemblea generale Unione Italiana Vini "Verso la sostenibilità, la transizione del PNRR e gli obiettivi del vino". Ore 11,00. Partecipa, tra gli altri, Stefano Patuanelli, Ministro Politiche Agricole. In streaming. - Rho (Mi): Cerimonia inaugurale Milano Unica. Ore 11,00. Partecipano, tra gli altri, Giancarlo Giorgetti, ministro dello Sviluppo Economico; Renzo Rosso, delegato del Presidente di Confindustria per Eccellenza, Bellezza e Gusto dei Marchi italiani. Presso la Fiera Milano Rho. - Milano: al via da piazza Affari la 5 a tappa del 32 o Giro d'Italia Donne: Milano-Carugate.

9010E1314 (ECO) Recovery plan: ANCEFERR, spazio a tutte le imprese di qualità, non solo le big (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 06 lug - 'Bisogna ricalibrare le gare del PNRR perché' le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi'. E' la richiesta arrivata da Vito Miceli, presidente di ANCEFERR, l'Associazione nazionale dei costruttori edili e ferroviari, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rfi per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, nel corso del convegno 'L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile'. 'In questo lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perché' di questo c'era bisogno - ha detto Miceli, aprendo il dibattito - Non abbiamo alzato la voce, ma sommestamente suggerito soluzioni. Ora però chiediamo che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio; di intervenire subito sul caro materiali perché' l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa'.  
Com - Edt (RADIOCOR) 06-07-21 14:33:19 (0401) PA, INF,FONUE 5 NNNN

## **RADIO RADICALE**

<https://bit.ly/3xAIQO8>

## **ANSA**

PNRR: ANCEFERR, partecipino tutti o non ce la faremo

ZCZC9512/SXA XEF21187013773\_SXA\_QBxB R ECO SOA QBxB PNRR: ANCEFERR, partecipino tutti o non ce la faremo L'associazione dei costruttori ferroviari, rimodulare le gare (ANSA) - ROMA, 06 LUG - "L'impresa PNRR ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché' le infrastrutture di qualità che realizziamo o

ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi". Lo chiede il presidente dell'ANCEFERR, l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviarie, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rete Ferroviaria Italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno "L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile". "In questo lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perché' di questo c'era bisogno - ha detto Vito Miceli, aprendo il dibattito - Non abbiamo alzato la voce, ma sommessamente suggerito soluzioni. Ora però chiediamo che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio; di intervenire subito sul caro materiali perché' l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa". Al convegno, aperto dal saluto del ministro per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, sono intervenuti, tra gli altri: il viceministro MIMS Alessandro Morelli; la Sottosegretaria di Stato al MEF Alessandra Sartore, la presidente della Commissione trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale Vera Fiorani, il direttore dell'ANSFSA, Domenico De Bartolomeo, il segretario generale della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi; il presidente dell'ANCE, Gabriele Buia. "ANCEFERR non è mai stata e non starà nella retroguardia - ha concluso Miceli, sollecitato dall'intervento del ministro Giovannini - Saremo sulla frontiera dell'innovazione e dei diritti per un'infrastruttura ferroviaria sicura e sostenibile". (ANSA). CHO 06-LUG-21 10:44

Morelli (MIMS), soluzione rapida su caro-materiali

ZCZC4449/SXA XEF21187015359\_SXA\_QBxB R ECO SOA QBxB Morelli (MIMS), soluzione rapida su caro-materiali Massima attenzione del Governo (ANSA) - ROMA, 06 LUG - "62 miliardi di euro su infrastrutture, mobilità e logistica. E' l'incredibile iniezione di liquidità prevista dal PNRR a beneficio del sistema Paese. Siamo ad un giro di boa e non possiamo permetterci di

mancare l'appuntamento con il 2026. Il raggiungimento di simile un obiettivo non può prescindere dal coinvolgimento delle piccole e medie imprese, che sono la spina dorsale dell'economia italiana", così Alessandro Morelli, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili intervenuto oggi alla tavola rotonda ANCEFERR. "Sulla questione del caro materiali - ha assicurato Morelli - c'è massima attenzione da parte mia e del Governo per arrivare ad una soluzione in tempi rapidi. Non lasceremo che il rincaro delle materie prime metta in ginocchio le nostre aziende, pregiudicando il buon esito del PNRR". (ANSA). CN 06-LUG-21 17:53

## **ADNKRONOS**

ADN0267 7 ECO 0 ADN ECO NAZ RECOVERY: ANCEFERR, TUTTE IMPRESE QUALITA' PARTECIPINO A SFIDA O NON CE LA FAREMO = Roma, 6 lug. (Adnkronos) - "L'impresa PNRR ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi". Lo chiede il presidente dell'ANCEFERR, l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviarie, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rete Ferroviaria Italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno "L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile". "In questo lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perché di questo c'era bisogno - ha detto Vito Miceli, aprendo il dibattito - Non abbiamo alzato la voce, ma sommamente suggerito soluzioni. Ora però chiediamo che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio; di intervenire subito sul caro materiali perché l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa". Al convegno, aperto dal saluto del ministro per le

Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, sono intervenuti, tra gli altri: il viceministro MMS Alessandro Morelli; la Sottosegretaria di Stato al MEF Alessandra Sartore, la presidente della Commissione trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale Vera Fiorani, il direttore dell'ANSFSA, Domenico De Bartolomeo, il segretario generale della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi; il presidente dell'ANCE, Gabriele Buia. "ANCEFERR non è mai stata e non starà nella retroguardia - ha concluso Miceli, sollecitato dall'intervento del ministro Giovannini - Saremo sulla frontiera dell'innovazione e dei diritti per un'infrastruttura ferroviaria sicura e sostenibile". (Mcc/Adnkronos) ISSN 2465 - 1222 06-LUG-21 10:48

ADN0658 7 ECO 0 ADN ECO NAZ RECOVERY: PAITA (IV), 'CON DRAGHI RIFORME SERIE IN OGNI FASE OPERE' = Roma, 6 lug. (Adnkronos) - Il PNRR "redatto dal governo Draghi porta una differenza sostanziale rispetto a quello abbozzato dal governo precedente, cioè l'individuazione precisa di riforme serie che riguardano tutte le fasi realizzazione di un'opera: livello di progettazione, livello autorizzativo, ricorsi, appalto dell'infrastruttura. Questa semplificazione deve valere non solo per le opere del PNRR ma per tutte quelle del nostro Paese". Così Raffaella Paita, presidente della commissione Trasporti della Camera, in video-collegamento con il convegno di ANCEFERR. L'Europa "ci ha obbligati a realizzare le opere finanziabili con il PNRR entro il 2026. Abbiamo quindi davanti 2000 giorni in cui dobbiamo spendere circa 100 milioni al giorno, una cifra enorme senza precedenti", afferma. C'è anche "il tema molto importante delle manutenzioni rispetto al quale l'Italia ha avuto difficoltà, a partire dallo scarso controllo autostradale da parte del pubblico e un investimento non adeguato da parte del privato. Le nostre infrastrutture saranno messe in salvo solo se saremo capaci di lavorare con una programmazione contro cambiamento climatico, con adeguate risposte in termini di manutenzione", sottolinea Paita. "Siamo sulla strada giusta: regole efficaci, investimenti significativi, digitalizzazione e forte coinvolgimento delle imprese che abbiano tutti i criteri di qualità richieste in queste occasione", conclude. (Cim/Adnkronos) ISSN 2465 - 1222 06-LUG-21 13:07

RECOVERY: MORELLI, 'MASSIMA ATTENZIONE GOVERNO SU CARO MATERIALI, SOLUZIONE IN TEMPI RAPIDI' =

ADN1337 7 ECO 0 ADN ECO NAZ RECOVERY: MORELLI, 'MASSIMA ATTENZIONE GOVERNO SU CARO MATERIALI, SOLUZIONE IN TEMPI RAPIDI' = Roma, 5 lug. (Adnkronos) - "Sessantadue miliardi di euro su infrastrutture, mobilità e logistica. È l'incredibile iniezione di liquidità prevista dal PNRR a beneficio del sistema Paese. Siamo ad un giro di boa e non possiamo permetterci di mancare l'appuntamento con il 2026. Il raggiungimento di simile un obiettivo non può prescindere dal coinvolgimento delle piccole e medie imprese, che sono la spina dorsale dell'economia italiana". Ad affermarlo in una nota è Alessandro Morelli, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili intervenuto oggi alla tavola rotonda ANCEFERR. "Sulla questione del caro materiali - ha assicurato Morelli - c'è massima attenzione da parte mia e del Governo per arrivare ad una soluzione in tempi rapidi. Non lasceremo che il rincaro delle materie prime metta in ginocchio le nostre aziende, pregiudicando il buon esito del PNRR". (Eca/Adnkronos) ISSN 2465 - 1222 06-LUG-21 17:48

## **DIRE**

RECOVERY. ANCEFERR: TUTTE IMPRESE DI QUALITÀ PARTECIPINO A SFIDA O NON CE LA FAREMO

DIR0377 3 POL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT RECOVERY. ANCEFERR: TUTTE IMPRESE DI QUALITÀ PARTECIPINO A SFIDA O NON CE LA FAREMO L'ASSOCIAZIONE DEI COSTRUTTORI FERROVIARI: RIMODULARE LE GARE (DIRE) Roma, 6 lug. - "L'impresa PNRR ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi". Lo chiede il presidente dell'ANCEFERR, l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviarie, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rete Ferroviaria Italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno 'L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile'. "In questo lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perché di questo c'era bisogno- ha detto Vito Miceli, aprendo il dibattito- Non abbiamo alzato la voce, ma sommessamente suggerito soluzioni. Ora però chiediamo che alcune gare

ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio; di intervenire subito sul caro materiali perché l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa". (SEGUE) (Pol/ Dire) 11:01 06-07-21

RECOVERY. ANCEFERR: TUTTE IMPRESE DI QUALITÀ PARTECIPINO A SFIDA O NON CE LA FAREMO -2-

DIR0378 3 POL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT RECOVERY. ANCEFERR: TUTTE IMPRESE DI QUALITÀ PARTECIPINO A SFIDA O NON CE LA FAREMO -2- (DIRE) Roma, 6 lug. - Al convegno, aperto dal saluto del ministro per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, sono intervenuti, tra gli altri: il viceministro MIMS Alessandro Morelli; la sottosegretaria di Stato al MEF Alessandra Sartore, la presidente della Commissione trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale Vera Fiorani, il direttore dell'ANSFSA, Domenico De Bartolomeo, il segretario generale della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi; il presidente dell'ANCE, Gabriele Buia. "ANCEFERR non è mai stata e non starà nella retroguardia- ha concluso Miceli, sollecitato dall'intervento del ministro Giovannini- Saremo sulla frontiera dell'innovazione e dei diritti per un'infrastruttura ferroviaria sicura e sostenibile". (Pol/ Dire) 11:01 06-07-21



DIR0788 3 POL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT RECOVERY. PAITA (IV): GRAZIE A DRAGHI LEGATO A RIFORME SERIE (DIRE) Roma, 6 lug. - "Ringrazio il presidente Vito Miceli per la sua relazione condivisibile in molti punti. Siamo in un momento in cui l'orgoglio delle imprese italiane che hanno la necessità di ripartire è davvero molto importante". Lo ha dichiarato Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, in videocollegamento con il convegno di ANCEFERR. "In questo Paese- ha spiegato- si è accantonata l'idea che con il reddito di cittadinanza si possa progettare il futuro del Paese. E' un dibattito che è definitivamente rientrato. Abbiamo lavorato a delle soluzioni che partono dalla semplificazione delle regole e

dalla velocizzazione delle opere. La stessa Europa ci ha obbligati a realizzare le opere finanziabili con il PNRR entro il 2026. Abbiamo quindi davanti 2000 giorni in cui dobbiamo spendere circa 100 milioni al giorno, una cifra enorme senza precedenti. Il PNRR redatto dal governo Draghi porta una differenza sostanziale rispetto a quello abbozzato dal governo precedente, cioè l'individuazione precisa di riforme serie che riguardano tutte le fasi realizzazione di un'opera: livello di progettazione, livello autorizzativo, ricorsi, appalto dell'infrastruttura. Questa semplificazione deve valere non solo per le opere del PNRR ma per tutte quelle del nostro Paese. C'è anche il tema molto importante delle manutenzioni rispetto al quale l'Italia ha avuto difficoltà, a partire dallo scarso controllo autostradale da parte del pubblico e un investimento non adeguato da parte del privato. Le nostre infrastrutture saranno messe in salvo solo se saremo capaci di lavorare con una programmazione contro cambiamento climatico, con adeguate risposte in termini di manutenzione. Proprio su questo devo dire che in Rfi c'è una grande attenzione, grazie anche all'impegno di Vera Fiorani." "Siamo sulla strada giusta: regole efficaci, investimenti significativi, digitalizzazione e forte coinvolgimento delle imprese che abbiano tutti i criteri di qualità richieste in queste occasione", ha concluso. (Com/Uct/ Dire) 12:49 06-07-21

## **AGI**

Recovery: ANCEFERR, partecipino tutte imprese o non ce la faremo =

AGI0274 3 ECO 0 R01 / Recovery: ANCEFERR, partecipino tutte imprese o non ce la faremo = (AGI) - Roma, 6 lug. - "L'impresa PNRR ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché' le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi". Lo chiede il presidente dell'ANCEFERR, l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviarie, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rete Ferroviaria Italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno 'L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile'. (AGI)Gav (Segue) 061136 LUG 21

Recovery: ANCEFERR, partecipino tutte imprese o non ce la faremo (2)=

AGI0275 3 ECO 0 R01 / Recovery: ANCEFERR, partecipino tutte imprese o non ce la faremo (2)= (AGI) - Roma, 6 lug. - "In questo lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perche' di questo c'era bisogno - ha detto Vito Miceli, aprendo il dibattito - non abbiamo alzato la voce, ma sommestamente suggerito soluzioni. Ora pero' chiediamo che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio; di intervenire subito sul caro materiali perché l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa". Al convegno, aperto dal saluto del ministro per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, sono intervenuti, tra gli altri: il viceministro MIMS Alessandro Morelli; la Sottosegretaria di Stato al MEF Alessandra Sartore, la presidente della Commissione trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale Vera Fiorani, il direttore dell'ANSFSA, Domenico De Bartolomeo, il segretario generale della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi; il presidente dell'ANCE, Gabriele Buia. "ANCEFERR non e' mai stata e non starà nella retroguardia - ha concluso Miceli, sollecitato dall'intervento del ministro Giovannini - saremo sulla frontiera dell'innovazione e dei diritti per un'infrastruttura ferroviaria sicura e sostenibile". (AGI)Gav 061136 LUG 21

Recovery: Paita (lv), grazie a Draghi legato a riforme serie =

AGI0415 3 POL 0 R01 / Recovery: Paita (lv), grazie a Draghi legato a riforme serie = (AGI) - Roma, 6 lug. - "Ringrazio il presidente Vito Miceli per la sua relazione condivisibile in molti punti. Siamo in un momento in cui l'orgoglio delle imprese italiane che hanno la necessità di ripartire è davvero molto importante". Lo ha dichiarato Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, in video-collegamento con il convegno di ANCEFERR. "In questo Paese - ha spiegato - si è accantonata l'idea che con il reddito di cittadinanza si possa progettare il futuro del Paese. È un dibattito che è definitivamente rientrato. Abbiamo lavorato a delle soluzioni che partono dalla semplificazione delle regole e dalla velocizzazione delle opere. La

stessa Europa ci ha obbligati a realizzare le opere finanziabili con il PNRR entro il 2026. Abbiamo quindi davanti 2000 giorni in cui dobbiamo spendere circa 100 milioni al giorno, una cifra enorme senza precedenti. Il PNRR redatto dal governo Draghi porta una differenza sostanziale rispetto a quello abbozzato dal governo precedente, cioè l'individuazione precisa di riforme serie che riguardano tutte le fasi realizzazione di un'opera: livello di progettazione, livello autorizzativo, ricorsi, appalto dell'infrastruttura". " Questa semplificazione deve valere non solo per le opere del PNRR ma per tutte quelle del nostro Paese. C'è anche - ha aggiunto - il tema molto importante delle manutenzioni rispetto al quale l'Italia ha avuto difficoltà, a partire dallo scarso controllo autostradale da parte del pubblico e un investimento non adeguato da parte del privato. Le nostre infrastrutture saranno messe in salvo solo se saremo capaci di lavorare con una programmazione contro cambiamento climatico, con adeguate risposte in termini di manutenzione. Proprio su questo devo dire che in Rfi c'è una grande attenzione, grazie anche all'impegno di Vera Fiorani." "Siamo sulla strada giusta: regole efficaci, investimenti significativi, digitalizzazione e forte coinvolgimento delle imprese che abbiano tutti i criteri di qualità richieste in questa occasione", ha concluso. (AGI)red/Gil 061243 LUG 21

## **PUBLIC POLICY**

FERROVIE, SARTORE: TRASPORTO REGIONALE DEVE DIVENTARE CENTRALE IN OFFERTA (Public Policy) - Roma, 06 lug - Al Convegno #ANCEFERR su #PNRR ho sottolineato il grande tema delle 'ferrovie minori'. Nella sfida cruciale che attende il Paese il tema del trasporto regionale deve diventare centrale nel quadro di un'offerta integrata rivolta sia ai turisti che ai potenziali nuovi residenti. Lo scrive su Twitter la sottosegretaria all'economia Alessandra Sartore. (Public Policy) @PPolicy\_News RED 061341 lug 2021

## **LA PRESSE**

PNRR, Paita (lv): Grazie a Draghi legato a riforme serie Roma, 6 lug. (LaPresse) - "Ringrazio il presidente Vito Miceli per la sua relazione condivisibile in molti punti. Siamo in un momento in cui l'orgoglio delle imprese italiane che hanno la necessità di ripartire è davvero molto importante". Lo ha dichiarato Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, in video-collegamento con il convegno di ANCEFERR.

"In questo Paese - ha spiegato - si è accantonata l'idea che con il reddito di cittadinanza si possa progettare il futuro del Paese. È un dibattito che è definitivamente rientrato. Abbiamo lavorato a delle soluzioni che partono dalla semplificazione delle regole e dalla velocizzazione delle opere. La stessa Europa ci ha obbligati a realizzare le opere finanziabili con il PNRR entro il 2026. Abbiamo quindi davanti 2000 giorni in cui dobbiamo spendere circa 100 milioni al giorno, una cifra enorme senza precedenti. Il PNRR redatto dal governo Draghi porta una differenza sostanziale rispetto a quello abbozzato dal governo precedente, cioè l'individuazione precisa di riforme serie che riguardano tutte le fasi realizzazione di un'opera: livello di progettazione, livello autorizzativo, ricorsi, appalto dell'infrastruttura. Questa semplificazione deve valere non solo per le opere del PNRR ma per tutte quelle del nostro Paese", ha aggiunto. (Segue). POL NG01 abf 061247 LUG 21

#### **AGENZIA NOVA**

Recovery: ANCEFERR, rimodulare le gare, tutte le imprese di qualità partecipino a sfida PNRR

NOVA0203 3 ECO 1 NOV INT Recovery: ANCEFERR, rimodulare le gare, tutte le imprese di qualità partecipino a sfida PNRR Roma, 06 lug - (Nova) - L'impresa del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) "ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano nazionale di ripresa e resilienza perché' le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi". Lo chiede Vito Miceli, il presidente dell'ANCEFERR, l'Associazione nazionale dei costruttori edili e ferroviari, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rete ferroviaria italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno "L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile". "In questo lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perché' di questo c'era bisogno", spiega Miceli, aprendo il dibattito. (segue) (Com)

Recovery: ANCEFERR, rimodulare le gare, tutte le imprese di qualità partecipino a sfida PNRR (2)

NOVA0204 3 ECO 1 NOV INT Recovery: ANCEFERR, rimodulare le gare, tutte le imprese di qualità partecipino a sfida PNRR (2) Roma, 06 lug - (Nova) - "Non abbiamo alzato la voce, ma sommessamente suggerito soluzioni", prosegue Miceli. "Ora però chiediamo che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie". Si chiede infine "di intervenire subito sul caro materiali perché l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa". Al convegno, aperto dal saluto del ministro per le Infrastrutture e le Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, sono intervenuti, tra gli altri il viceministro MIMS Alessandro Morelli; la sottosegretaria di Stato al ministero dell'Economia e delle Finanze, Alessandra Sartore, la presidente della commissione trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, l'amministratore delegato e direttrice generale di Rfi, Vera Fiorani, il direttore dell'ANSFSA, Domenico De Bartolomeo, il segretario generale della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi; il presidente dell'ANCE, Gabriele Buia. "ANCEFERR non è mai stata e non starà nella retroguardia", conclude Miceli, sollecitato dall'intervento del ministro Giovannini. "Saremo sulla frontiera dell'innovazione e dei diritti per un'infrastruttura ferroviaria sicura e sostenibile". (Com)

Recovery: Morelli, su caro materiali massima attenzione governo per soluzioni in tempi rapidi

NOVA0581 3 POL 1 NOV ECO INT Recovery: Morelli, su caro materiali massima attenzione governo per soluzioni in tempi rapidi Roma, 06 lug - (Nova) - Sono "62 i miliardi di euro su infrastrutture, mobilità e logistica.

È l'incredibile iniezione di liquidità prevista dal PNRR a beneficio del sistema Paese. Siamo ad un giro di boa e non possiamo permetterci di mancare l'appuntamento con il 2026. Il raggiungimento di simile un obiettivo non può prescindere dal coinvolgimento delle piccole e medie imprese, che sono la spina dorsale dell'economia italiana". Lo ha detto Alessandro Morelli, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili intervenuto oggi alla tavola rotonda ANCEFERR. "Sulla questione del caro materiali - ha assicurato

Morelli - c'è massima attenzione da parte mia e del governo per arrivare ad una soluzione in tempi rapidi. Non lasceremo che il rincaro delle materie prime metta in ginocchio le nostre aziende, pregiudicando il buon esito del PNRR". (Rin)

Speciali infrastrutture: Morelli, su caro materiali massima attenzione governo per soluzioni in tempi rapidi

NOVA0606 3 EST 1 NOV ECO INT Speciale infrastrutture: Morelli, su caro materiali massima attenzione governo per soluzioni in tempi rapidi Roma, 07 lug - (Nova) - Sono "62 i miliardi di euro su infrastrutture, mobilità e logistica. È l'incredibile iniezione di liquidità prevista dal PNRR a beneficio del sistema Paese. Siamo ad un giro di boa e non possiamo permetterci di mancare l'appuntamento con il 2026. Il raggiungimento di simile un obiettivo non può prescindere dal coinvolgimento delle piccole e medie imprese, che sono la spina dorsale dell'economia italiana". Lo ha detto Alessandro Morelli, viceministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili intervenuto alla tavola rotonda ANCEFERR. "Sulla questione del caro materiali - ha assicurato Morelli - c'è massima attenzione da parte mia e del governo per arrivare ad una soluzione in tempi rapidi. Non lasceremo che il rincaro delle materie prime metta in ginocchio le nostre aziende, pregiudicando il buon esito del PNRR". (Rin)

## **ASKANEWS**

PNRR, ANCEFERR: rimodulare gare, aprire a tutte le imprese di qualità PNRR, ANCEFERR: rimodulare gare, aprire a tutte le imprese di qualità Miceli: semplificare davvero e non solo fino al 2026 Roma, 6 lug. (askanews) - "L'impresa PNRR ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi". Lo chiede il presidente dell'ANCEFERR, l'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviarie, che raccoglie le maggiori imprese qualificate da Rete Ferroviaria Italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno "L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile". "In questo

lungo e difficile periodo non abbiamo fatto richieste, ma abbiamo cercato di dare perché di questo c'era bisogno - ha detto Vito Miceli, aprendo il dibattito - Non abbiamo alzato la voce, ma sommessamente suggerito soluzioni. Ora però chiediamo che alcune gare ferroviarie del PNRR siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese ANCEFERR, di semplificare davvero e non soltanto per le opere PNRR, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio; di intervenire subito sul caro materiali perché l'aumento delle materie prime mette a repentaglio le imprese e la ripresa". Al convegno, aperto dal saluto del ministro per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, sono intervenuti, tra gli altri: il viceministro MIMS Alessandro Morelli; la Sottosegretaria di Stato al MEF Alessandra Sartore, la presidente della Commissione trasporti di Montecitorio, Raffaella Paita, l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale Vera Fiorani, il direttore dell'ANSFSA, Domenico De Bartolomeo, il segretario generale della Fillea Cgil, Alessandro Genovesi; il presidente dell'ANCE, Gabriele Buia. "ANCEFERR non è mai stata e non starà nella retroguardia - ha concluso Miceli, sollecitato dall'intervento del ministro Giovannini - Saremo sulla frontiera dell'innovazione e dei diritti per un'infrastruttura ferroviaria sicura e sostenibile". REd/Bea 20210706T130149Z

## IL SOLE 24 ORE

### PRIMA PAGINA

Il Sole <b>24 ORE</b>	07-LUG-2021 pagina 1-6 / foglio 1 / 2
<h2>Pnrr, nella cabina di regia anche Comuni e Regioni</h2>	
<b>Di semplificazioni</b>	una delegazione parlamentare. Le imprese rilanciano i temi delle semplificazioni. Buia (Ance): bene governance e subappalto. Miceli (Anceferr): partecipazione aperta a tutte le imprese di qualità, non solo maxi lotti. <b>Santilli</b> — a pag. 6
<small>Si allarga la cabina di regia sul Pnrr: il governo apre alle proposte di ampliamento a Regioni, Comuni e</small>	

# Pnrr, allargata la cabina di regia

**Governance.** Il governo apre all'ingresso di Regioni, Comuni e delegazione parlamentare nella struttura di comando del Piano Buia: bene governance e subappalto. Miceli (Anceferr): «Partecipazione aperta a tutte le imprese di qualità, non solo maxi lotti»

**Prima riunione di maggioranza sul decreto semplificazioni per mettere a punto i pareri sugli emendamenti**

**Giorgio Santilli**  
ROMA

Primi pareri favorevoli (o di non opposizione) del governo sulle proposte parlamentari di allargamento della governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Nella stanza dei bottoni della fase attuativa del Pnrr entrano Regioni, Comuni e Parlamento. Nella prima riunione di maggioranza che si è tenuta ieri per formulare i pareri sui seicento emendamenti al decreto legge 77 segnalati come prioritari dai gruppi parlamentari, il governo si è rimesso alla volontà delle commissioni (con parere favorevole dei relatori Calabria e Morassut) sulle proposte presentate da tutti i partiti che prevedono la presenza del presidente della Conferenza delle Regioni e del presidente dell'Ance (Comuni) nella cabina di regia che governerà politicamente l'attuazione del Pnrr.

Non solo. Viene accolta un'altra proposta che prevede la partecipazione di una «delegazione parlamentare» nella stessa cabina di regia. Saranno i presidenti delle due Camere a designare «congiuntamente» chi ne farà parte.

Sembra destinato a saltare, quindi, uno degli assunti centrali della governance prevista dal decreto legge 77 all'esame delle commissioni Affari costituzionali e Ambiente della Camera: una stanza dei bottoni tutta in mano al governo,

composta dal presidente del Consiglio e dai ministri competenti. La struttura si allarga.

Non è l'unica novità per il capitolo governance del Pnrr che ieri è stato esaminato insieme a una prima tranche di proposte sulle norme per favorire la transizione digitale. Qualche rafforzamento si vede all'orizzonte anche per il Tavolo permanente per il partenariato economico, sociale e territoriale, la struttura cui partecipano le parti sociali. In attesa di capire che valutazione darà il governo ai molti emendamenti accantonati, intanto incassa il sì di governo e relatori la proposta di Iv che impone la trasmissione della relazione periodica sullo stato di attuazione del Piano anche al Tavolo permanente e alla Conferenza unificata. Questo con l'obiettivo che siano «costantemente aggiornati circa lo stato di avanzamento degli interventi e le eventuali criticità attuative». A proposito della relazione sullo stato di attuazione dovrà dare risposte in particolare sull'occupazione e l'integrazione giovanile, sulla parità di genere e sulla partecipazione delle donne al mercato del lavoro.

Intanto le imprese rilanciano i temi delle semplificazioni e delle regole degli appalti per favorire la massima partecipazione possibile. Il presidente di Ance, Gabriele Buia, intervenendo all'assemblea privata dell'associazione, parla di un «nuovo clima» e sottolinea che le battaglie dei costruttori, come le semplificazioni, oggi «sono centrali». Anche se non bisogna abusare con le deroghe. Molto bene il contributo personale del premier

Mario Draghi su questioni decisive come la governance del Pnrr - dove l'Ance ha guadagnato un posto al Tavolo permanente - e il subappalto, «sul quale negli ultimi cinque anni erano state fatte solo promesse di intervento».

Anche Vito Miceli, presidente di Assoferr, i costruttori edili ferroviari, chiede di «ricalibrare le gare del Pnrr perché le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell'Italia, siano realizzate da tutte le imprese di qualità, non soltanto da quelle grandi».

Assoferr chiede che «alcune gare ferroviarie del Pnrr siano dimensionate per permettere la partecipazione delle imprese Anceferr, di semplificare davvero e non soltanto per le opere Pnrr, non soltanto fino al 2026; di predisporre nella legge di Bilancio, strutturalmente, somme destinate alla manutenzione, al recupero funzionale, statico e messa in sicurezza delle opere civili con particolare riguardo alla sede ferroviaria, al dissesto dei rilevati, delle trincee e dei pendii, al rafforzamento dei ponti e al consolidamento e adeguamento delle gallerie. Con obbligo di spesa nell'anno nell'esercizio». Inoltre nuovo appello per intervenire subito sul caro materiali.

PRODUZIONE RISERVATA



## AGENZIA VISTA

<https://www.youtube.com/embed/m26tSjQUkrQ>

(Agenzia Vista) Roma, 06 luglio 2021 “L’impresa PNRR ha già le sue basi: qualità, rispetto del lavoro, sostenibilità, sono le fondamenta della nostra associazione. Bisogna ricalibrare le gare del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza perché le infrastrutture di qualità che realizziamo o ammoderniamo oggi e che disegneranno il futuro dell’Italia, siano realizzate da imprese di qualità, da tutte le imprese di qualità, non soltanto quelle grandi”. Lo chiede il presidente dell’ANCEFERR, l’Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviarie, che raccoglie le maggiori imprese qualificate

da Rete Ferroviaria Italiana per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio, al convegno "L'impresa PNRR. Per una infrastruttura sostenibile". Durata: 00\_22 Agenzia Vista / Alexander Jakhnagiev - agenzia vista.it 06 LUG 2021

#### **FERPRESS**

<https://www.ferpress.it/anceferr-miceli-presidente-limpresa-per-uninfrastruttura-sostenibile-regole-e-sicurezza>

<https://www.ferpress.it/anceferr-le-impresedi-costruzioni-ferroviarie-alla-sfida-del-pnrr-miceli-pronti-a-collaborare/>

#### **BORSA ITALIANA**

[https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/radiocor/economia/dettaglio/recovery-plan-anceferr-spazio-a-tutte-le-impresedi-qualita--non-solo-le-big-nRC\\_06072021\\_1433\\_401110486.html](https://www.borsaitaliana.it/borsa/notizie/radiocor/economia/dettaglio/recovery-plan-anceferr-spazio-a-tutte-le-impresedi-qualita--non-solo-le-big-nRC_06072021_1433_401110486.html)

#### **TAKETHEDATE**

<https://takethedate.it/Eventi/27332-convegno-anceferr-pronti-alla-sfida-che-non-possiamo-perdere.html>

#### **TELEBORSA**

<https://www.teleborsa.it/AMP/News/2021/07/06/rfi-fiorani-digitalizzazione-e-sicurezza-elementi-strategici-del-piano-investimenti-167.html>

#### **LA STAMPA**

<https://finanza.lastampa.it/News/2021/07/06/rfi-fiorani-digitalizzazione-e-sicurezza-elementi-strategici-del-piano-investimenti/MTY3XzlwMjEtMDctMDZfVExC>

#### **AGC-GREENCOM**

<https://agc-greencom.it/2021/07/06/recovery-anceferr-tutte-le-impresepartecipino-alla-sfida/>

## **MSN**

<https://www.msn.com/it-it/notizie/video/vito-miceli-anceferr-le-imprese-di-qualit%C3%A0-partecipino-alla-sfida-del-pnrr-o-non-ce-la-faremo/vi-AALTh1l>

## **AFFARI ITALIANI**

<https://www.affaritaliani.it/coffee/video/politica/vito-miceli-le-imprese-di-qualita-partecipino-alla-sfida-del-pnrr-o-non-ce-la-faremo.html>

## **IL GIORNALE D'ITALIA**

<https://www.ilgiornaleditalia.it/video/video/270843/vito-miceli-anceferr-le-imprese-di-qualita-partecipino-alla-sfida-del-pnrr-o-non-ce-la-faremo.html>

## **TGCAL 24**

<https://www.tgcal24.it/vito-miceli-anceferr-le-imprese-di-qualita-partecipino-alla-sfida-del-pnrr-o-non-ce-la-faremo/>

## **TG3**

VIDEO

## **TG2**

VIDEO

## **GR1**

AUDIO

## **RIPARTELITALIA.IT**

[http://www.agenziavista.it/tempo-reale/2021/453899\\_pnrr-anceferr-tutte-le-imprese-di-qualita-partecipino-alla-sfida-o-non-ce-la-faremo/](http://www.agenziavista.it/tempo-reale/2021/453899_pnrr-anceferr-tutte-le-imprese-di-qualita-partecipino-alla-sfida-o-non-ce-la-faremo/)

## **FS NEWS**

<https://www.fsnews.it/it/focus-on/infrastrutture/2021/7/6/rfi-convegno-anceferr-infrastruttura-sostenibile.html>

IL MESSAGGERO

[https://www.ilmessaggero.it/economia/news/rfi\\_fiorani\\_digitalizzazione\\_e\\_sicurezza\\_elementi\\_strategici\\_del\\_piano\\_investimenti-6065435.html](https://www.ilmessaggero.it/economia/news/rfi_fiorani_digitalizzazione_e_sicurezza_elementi_strategici_del_piano_investimenti-6065435.html)

ORE 12.NET

<http://www.ore12.net/infrastrutture-ferroviarie-sostenibili-allombra-del-pnnr/>



Viale del Monte Oppio, 24  
00184 Roma

**Telefono:** (+39) 06 93575602

**E-mail:** [segreteria@anceferr.it](mailto:segreteria@anceferr.it)

**PEC:** [comunicazioni@pec.anceferr.it](mailto:comunicazioni@pec.anceferr.it)

**Web:** [www.anceferr.it](http://www.anceferr.it)