



# CANTIERI IN MARCIA

## PNRR E PIANI INDUSTRIALI

### LE SFIDE E LE STRATEGIE

Roma 25 ottobre 2023  
Teatro Eliseo

---

**ATTI DEL CONVEGNO**

---

## Sommario

Relazione di apertura e indirizzo: Presidente Anceferr <b>Vito Miceli</b> .....	3
Saluto di <b>Maurizio Gentile</b> presidente del CIFI .....	9
<b>Giampiero Strisciuglio</b> amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana .....	11
Collegamento con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti <b>Matteo Salvini</b> .....	17
Commissario straordinario del Governo per la ricostruzione sisma 2016 <b>Guido Castelli</b> .....	19
<b>Tavola rotonda: “L’impresa delle costruzioni – criticità, prospettive e opportunità.”</b> .....	25
Collegamento con la Senatrice Italia Viva <b>Raffaella Paita</b> .....	39
<b>Tavola rotonda: “Il diritto a un lavoro sicuro”</b> .....	41
“Il patrimonio storico di FS:una sfida per le imprese, un’occasione per il Paese” Dialogo con il direttore generale fondazione FS <b>Luigi Cantamessa</b> .....	63



Buongiorno a tutti,

è veramente un onore e una soddisfazione essere qui, con voi tutti, a dodici anni dalla nascita di Anceferr. Ringrazio ogni persona, e molte sono qui presenti questa mattina, che ha creduto nel nostro progetto associativo, che continua a crescere e a rappresentare le realtà più significative del settore.

Ringrazio tutti voi in sala e gli ospiti che animeranno la giornata di oggi.

Il nostro convegno racconta il lavoro di tutti gli associati, chi siamo e in quale direzione ci stiamo dirigendo. Per questo abbiamo voluto dare un titolo molto chiaro, anche forte, "Cantieri in marcia". Quelli che ci vedono impegnati ogni giorno in tutto il Paese come imprenditori e come lavoratori. Siamo proiettati con il nostro lavoro nella realizzazione dei progetti del PNRR e nei cantieri del Piano industriale di RFI, oltre che nei lavori di manutenzione.

Nel novembre del 2011, abbiamo dato vita ad Anceferr, e oggi raccogliamo 83 imprese su tutto il territorio nazionale, qualificate da RFI per l'esecuzione delle opere civili alla sede ferroviaria e alle gallerie su linee in esercizio. Rappresentando così circa nove aziende del settore su dieci. Una partnership virtuosa, nel segno della massima collaborazione, sostegno e tutela per la valorizzazione dell'impresa di costruzione. Siamo nati con un obiettivo prioritario, che resta la nostra bussola: mettere il nostro vasto patrimonio di competenze e i nostri standard di qualità del lavoro e dell'opera a disposizione dell'infrastruttura ferroviaria e, dunque, della sicurezza del trasporto merci e della tranquillità dei viaggiatori. Lo facciamo ogni giorno. Sentivamo l'urgenza di creare uno spazio che fino ad allora non esisteva, dove potessero trovare voce le istanze di una realtà imprenditoriale ricca di potenziale e risorse, ma colpevolmente arginata e, spesso, ignorata nelle proprie legittime aspirazioni di crescita e di radicamento sociale e produttivo. Si apriva una fase di collaborazione che prosegue e ci porta oggi qui. Un periodo di crescita dove problemi di diretto interesse, legati ad adeguamenti normativi, competitività, complessità delle relazioni sociali e delle procedure regolamentari, temi con i quali le imprese si confrontano quotidianamente nell'isolamento delle proprie sedi, sono rappresentati da un organo associativo in grado di rapportarsi e confrontarsi con gli organi decisori della committenza.

Come associazione lavoriamo per raggiungere, congiuntamente, risultati migliori rispetto all'iniziativa solitaria dei singoli, che rischia di autolimitarsi ed essere poca cosa.

Insieme, in questi anni, siamo stati capaci di generare un importante valore imprenditoriale e valore sociale. Ogni impresa, ogni buona impresa, ha oggi più che mai il dovere di andare oltre i numeri dei bilanci, per indicare una direzione di marcia in cui accogliere i cambiamenti che ogni fase storica richiede. Cambiamenti che riguardano i materiali impiegati, i macchinari, il modo di lavorare, le regole da applicare. In un mutamento continuo delle tecnologie e dell'operatività, ma anche di contesto sociale, in

un'evoluzione costante rispetto ai diritti e ai doveri. Siamo convinti che la buona impresa non è quella che si limita a dare lavoro, a generare ricchezza, ma è quella che riesce a impattare positivamente sul territorio, perché crea valore, riesce a trattenere i giovani con un posto di lavoro soddisfacente e una giusta retribuzione, segno concreto di valorizzazione, ma anche importante strumento di pianificazione imprenditoriale. **L'impresa è un organismo che vive necessariamente nel contesto sociale.** Senza uno sguardo attento, aperto e se necessario critico, a tutto ciò che ci circonda, un'impresa percorre una strada breve.

Esiste ancora una narrazione colpevolizzante, in cui l'impresa è considerata come uno strumento di puro arricchimento personale dell'imprenditore, magari anche a danno del lavoratore; ci saranno di sicuro dei casi del genere, ma la stragrande maggioranza delle imprese italiane è sana e non appartiene a questa categoria, sono competenti e soprattutto responsabili. Competenti e responsabili perché hanno attitudine al cambiamento, propensione al rischio, capacità di visione, creatività, managerialità, apertura ai giovani portatori di una cultura digitale, cultura dell'ambiente, benessere sociale, in una parola **sostenibilità**.

Ho un principio che condivido con voi e con i miei associati:

**“Bisogna sapere, saper essere, saper fare e anche far sapere”.**

Ancefferr ne è perfettamente consapevole e, nei suoi 12 anni di attività, ha assunto l'onore e l'onere di essere la voce di un mondo eterogeneo, ma al tempo stesso coeso e responsabile, con un indotto che produce un bilancio complessivo di filiera che ha superato i 5 miliardi di euro e dà lavoro a ventimila persone.

Cantieri, opere ferroviarie, gallerie, le imprese che noi rappresentiamo, sono questo mondo.

Una realtà fatta di impegni, di confronto costante con le istituzioni pubbliche e con il committente di riferimento, Rfi-Rete Ferroviaria Italiana.

Rappresentiamo una fetta del tessuto produttivo italiano che può e deve crescere e che può e deve consolidarsi.

**Abbiamo tanto da dare, ma anche qualche credito da riscuotere.**

Le nostre imprese sono altamente specializzate, rispondono a un sistema di qualificazione codificato ed estremamente rigido, a cui occorre adeguarsi per poter partecipare agli appalti. Ogni nostra impresa deve rendere conto di ciò che ha realizzato, deve essere in grado di produrre evidenze dettagliate rispetto alla propria attività. Dal personale altamente formato e specializzato per i lavori in ambito ferroviario, al possesso delle qualifiche, delle certificazioni e delle abilitazioni. Un iter complesso, che non permette eccezioni.

Siamo abituati a lavorare così. Lo facciamo volentieri: qualità, formazione certificata, in una complessità di regole a cui ci sottoponiamo consapevoli che **le regole identificano il nostro lavoro e sono la nostra garanzia.**

Vogliamo fare la nostra parte nella piena consapevolezza che è necessario un grande impegno da parte del mondo delle imprese in termini esecutivi.

La responsabilità di contribuire alla crescita del Sistema Italia suggerisce un confronto diretto e pubblico dell'Associazione con il committente RFI e con i decisori politici: l'occasione è questo convegno annuale.

Negli ultimi convegni abbiamo sottolineato la strategicità di alcuni temi ritenuti prioritari quali le opportunità legate al PNRR, ma anche alcuni nostri pilastri: **la qualificazione delle imprese e l'importanza di investire nella formazione.**

In particolare, fin dall'inizio dell'attività Anceferr ha rappresentato l'esigenza di puntare al fattore "qualità" del lavoro e dei diritti, favorendo l'avvio di una fase in cui sia sostenuta la premialità. Un passaggio necessario che non perde di attualità e che si può realizzare solo grazie a un più massiccio investimento nel sistema Paese, valorizzando la collaborazione tra i diversi attori sociali, economici e associativi.

Ci siamo dati obiettivi concreti.

**Obiettivo Sicurezza:** riduzione a zero degli incidenti d'esercizio e degli infortuni sul lavoro. L'Associazione per questo obiettivo organizza incontri informativi e formativi, tenuti da esperti del settore, per aiutare le imprese iscritte a uniformare gli standard di protezione a quelli richiesti dal Sistema di gestione della sicurezza di Rfi.

**Obiettivo Qualità:** ogni impresa associata include una struttura operativa con un settore dedicato alla progettualità, personale tecnico-professionale specializzato e formato, forza lavoro stabile, mezzi propri e tecnologie, curriculum con la storia aziendale.

**Obiettivo Formazione:** la nostra adesione all'Ance Associazione Nazionale Costruttori Edili, quale settore specialistico ferroviario, vuole incidere anche sul potenziamento delle scuole edili al fine di formare nuovo personale specializzato edile-ferroviario da inserire nei nostri cantieri. Sulla scia di questi obiettivi abbiamo potenziato la collaborazione con il nostro committente RFI e, pur riconoscendo la grande disponibilità fin qui dimostrata da parte della struttura, ricordo che molte problematiche, piccole e grandi, aspettano da tempo ancora una soluzione. Voglio dirlo con grande nettezza ai presenti che non fanno parte delle nostre imprese e del mondo infrastrutturale e ferroviario in senso stretto, quindi, mi riferisco a istituzioni, politica, stampa, professionisti, è nostro dovere richiamare proprio in questa sede i nodi da sciogliere con RFI, perché le questioni tecniche, che di seguito brevemente elencherò, hanno un impatto reale e concreto sulle modalità e i tempi di realizzazione delle opere, sulla sostenibilità dei bilanci delle imprese, sulla possibilità di aumentare le assunzioni, in alcuni casi sulla sopravvivenza stessa delle imprese di settore. Perché l'infrastruttura ferroviaria appartiene a tutti noi ed è fattore di crescita e sviluppo del Paese di cui ciascuno deve farsi carico, almeno moralmente, per la parte che gli compete.

Ne cito alcune:

1. **"Decennale Postuma"**, torniamo a chiedere di definire, in tale disciplina, il perimetro di applicazione e la valenza della richiesta di copertura assicurativa, superando la discrezionalità attuale e le forti sperequazioni esistenti, in riferimento al numero di polizze e all'importo di default richiesto di 50 milioni. Da troppo tempo e più

volte, infatti, abbiamo posto il problema in tutte le sedi possibili, senza aver ancora ricevuto una concreta proposta di risoluzione.

2. **Attuazione del “Decreto Aiuti”**, un grande sforzo del legislatore a sostenere la ripresa economica e scongiurare il calo di produttività delle imprese, mi riferisco alle compensazioni del primo e secondo semestre 2021, i cui rimborsi restano ancora sporadici, perché, lo ricordo, le nostre imprese nella maggior parte dei casi non li hanno percepiti.

3. A proposito dei **bandi di gara**, adottati da RFI, da tempo chiediamo di rivedere le griglie poste a base dell’offerta tecnica, che hanno poco di tecnico, ma costringono le imprese, per acquisire maggiore punteggio, ad accollarsi ulteriori costi (oneri di sostenibilità ambientale, oneri per l’utilizzo di materiali performanti, oneri per cementi epd, oneri per certificazione envision, oneri per progettazione in bim, oneri per leed o Gbc). Un aggravio che si somma agli oneri per il ribasso offerto; di conseguenza il solo valore economico arriva a caratterizzare fino all’80% l’offerta economicamente più vantaggiosa.

4. Occorre una riflessione sull’opportunità **di aumentare le ore di interruzione della circolazione dei treni**, obbligatoria per consentire l’esecuzione dei numerosi e complessi interventi di adeguamento e messa in sicurezza dell’infrastruttura su linee in esercizio (gallerie, stazioni, cavalcavia, rischio idrogeologico). Un aspetto su cui voglio richiamare l’attenzione anche degli amici dei sindacati perché si lega al tema della diversità contrattuale tra personale ferroviario e dipendenti delle imprese, sui quali andrebbe uniformata la disciplina del lavoro notturno e festivo. Ogni rallentamento incide nel processo di realizzazione dell’opera.

5. Anceferr da tempo propone di studiare e definire un protocollo di regole e procedure semplificate per la gestione esecutiva da parte delle strutture tecniche di investimenti di Rfi di **opere diverse dalle grandi opere eseguite da imprese medie e piccole**: per gestire un appalto da qualche milione di euro non dovrebbero essere applicate le stesse procedure degli appalti superiori al miliardo di euro. Il carico di formalismi richiesti produce un allungamento dei tempi a danno della realizzazione dell’opera. Per questo siamo convinti dell’urgenza di definire un protocollo specifico con regole e procedure semplificate per l’esecuzione di questi appalti; le nostre imprese, che sono medie e piccole, hanno una struttura organizzativa diversa dalla grande impresa e le formalità richieste rappresentano un costo economicamente insostenibile, non disponendo, diversamente dalle grandi imprese, di apparati tecnici, e soprattutto di apparati legali che capitalizzano sul contenzioso. Questa complessità di procedure comporta altresì una grande difficoltà a superare la fase progettuale, cantierizzare e iniziare i lavori, portarli a chiusura con continuità, collaudarli e svincolare le garanzie prestate in tempi oggettivamente ed economicamente ragionevoli.

Questa elencazione ha un enorme significato per tutti noi di Anceferr perché rappresenta la possibilità stessa di poter continuare a lavorare. Riconosciamo che Rfi è

stata disponibile a costruire con noi un proficuo rapporto di collaborazione e siamo riusciti a portare avanti tanti temi e istanze. In particolare, più di recente, l'Associazione ha lavorato con grande impegno, all'attività di revisione delle tariffe dei prezzi, grazie agli studi da noi condotti su casi concreti di alcune tipologie di lavori per rendere facilmente evidenti e comprensibili le criticità di alcune voci di tariffa che non trovano la giusta valorizzazione nell'esecuzione dei lavori in presenza di esercizio ferroviario. Anche questo è un aspetto tecnico che ha un riflesso nella fase di realizzazione delle opere e nell'attività di cantiere. Mi avvio alla conclusione. I pilastri che siamo stati in grado di costruire in questi anni sono tenuti insieme dal cemento della qualità del lavoro e dei mezzi impiegati, della responsabilità verso i lavoratori, ma anche dalla vocazione a continuare a migliorare. Non ci accontentiamo innanzitutto di noi stessi, pensiamo ci siano sempre margini di crescita. Parlare di chi siamo non sia inteso come una volontà di autocelebrazione. Non è nel nostro DNA. Parlare di cosa siamo e dove vogliamo andare significa restituire un giusto riconoscimento a un pezzo dell'economia italiana mai adeguatamente valorizzata. L'affidabilità e la competenza dimostrata nella manutenzione dell'infrastruttura fanno delle nostre imprese un modello da esportare nel resto dell'universo dell'imprenditoria italiana. È però il momento che si restituisca qualcosa a chi ha lavorato nel rispetto delle regole, anzi con una visione forte di futuro. Chiediamo al Governo e alle Istituzioni maggiore attenzione per chi opera seguendo tutte le regole. Sono necessari incentivi e agevolazioni per le imprese virtuose, quelle realmente in possesso di competenze certificate e adeguate professionalità, che garantiscono elevati standard di qualità e sicurezza.

Il nostro slogan ci rappresenta molto bene: **con noi l'Italia si muove.**

Ed è proprio quello che siamo, quello che facciamo. Con il nostro lavoro permettiamo a persone e merci di transitare ovunque ci sia un binario. Questi sono gli argomenti che riteniamo importanti da sostenere per far sì che la grande opportunità del PNRR possa essere una occasione di rilancio per il Paese e per le Imprese che hanno investito in risorse umane, in formazione, in attrezzature sempre più moderne e hanno già contribuito allo sviluppo della rete ferroviaria. È di pochi giorni fa il nuovo rapporto Inail sugli infortuni e sulle vittime sul lavoro. Nei primi otto mesi di quest'anno i morti sono stati 657, in una contabilità tragica che si aggiorna continuamente. Ed è proprio guardando ai numeri, che significano vite di persone, il cantiere ferroviario resta uno degli ambienti lavorativi più sicuri. Lo dicono i numeri: ogni notte sono aperti 1.000 cantieri, impegnando 15.000 operai e centinaia di mezzi d'opera ferroviari in movimento lungo i binari. Una situazione che evidenzia quanto sul tema della sicurezza il settore ferroviario abbia già fatto molto, e certamente deve continuare a fare altrettanto. Non dimentichiamo i tragici fatti di cronaca anche recenti, l'incidente di Brandizzo, innanzitutto. Il nostro Paese si muove troppo spesso sull'onda dell'emotività. È necessario tornare, voglio sottolinearlo, a pianificare un'Italia migliore, che investa sulla formazione delle persone, sulla cultura del rispetto delle regole già vigenti in materia di salute e sicurezza, senza rincorrere e immaginare nuove soluzioni

dopo eventi tragici. La formazione e la cultura della prevenzione non sono mai costi, ma investimenti che generano nuovo valore e opportunità di crescita.

Una cultura che andrebbe promossa già a partire dalla formazione scolastica perché diventi un patrimonio personale, prima ancora di entrare nel mondo del lavoro.

**Il diritto al lavoro sicuro è soprattutto un diritto alla conoscenza e alla consapevolezza.**

Anceferr ha espresso in modo netto e onesto il proprio punto di vista nelle numerose audizioni a cui ha preso parte anche nell'ultimo anno, evidenziando sempre i limiti di alcuni meccanismi contenuti nel nuovo Codice Appalti, in primis gli appalti a cascata.

Il "subappalto del subappalto" come sapete era vietato dal vecchio codice Appalti (articolo 105, comma 19, del Dlgs 50/2016). Oggi, invece, il nuovo codice (all'art. 119, comma 17, Dlgs 36/2023), demanda alla stazione appaltante il compito di individuare la categoria di lavori o le prestazioni che, sebbene subappaltabili, non possono formare oggetto di ulteriore subappalto.

Questo significa che il nostro settore dovrà prestare massima attenzione a non avallare questo tipo di strumento, se non garantendo che siano mantenute al primo posto qualità e competenze. Ma non solo. Noi siamo convinti che sia necessaria una nuova visione rispetto alla formazione che va resa obbligatoria, ma che non va intesa come un semplice trasferimento di nozioni, occorre fare un lavoro molto più incisivo sui temi della responsabilità e della consapevolezza rispetto al lavoro che si svolge.

Il capitale umano è il bene più prezioso. ANCEFERR crede e investe nel lavoro di qualità, supportando i lavoratori nelle istanze formative, promuovendo percorsi di aggiornamento e acquisizione di qualifiche. Ogni operaio che lavora nei nostri cantieri ha bisogno di almeno un anno di formazione teorica e sul campo. Ma per ogni nostro associato, come ho già detto, la formazione non rappresenta mai un costo.

Questo convegno ci dà l'occasione per condividere molte tematiche importanti, a vari livelli. Lo facciamo con grande passione, perché ci crediamo e vorremmo che questo impegno fosse maggiormente condiviso da chi oggi ha il compito di governare l'Italia. Il nostro entusiasmo rischia di essere poca cosa se non ci sosterrete nelle richieste di risolvere quelle problematiche che complicano il nostro lavoro, che è già complesso.

**I Cantieri in marcia siamo noi, i nostri collaboratori e i nostri lavoratori.**

Grazie e dichiaro aperti i lavori del convegno ANCEFERR 2023!

Ringrazio ANCEFERR per aver chiesto al CIFI, di cui sono presidente, di collaborare all'organizzazione di questo Convegno.

Io normalmente parlo a braccio in queste occasioni però vedete ho messo un foglio qua perché ci sono alcune cose che voglio dire e non voglio dimenticarle. Ovviamente non entrerò nel merito dell'attualità, compete ad altri fare questi interventi e analizzare il futuro e come questo futuro può essere costruito dal presente, ma ricorderò alcune cose ovviamente vi dirò che cosa è il CIFI perché forse alcuni di voi non lo sanno.

Il Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani è un'associazione senza scopo di lucro che cura la diffusione dell'ingegneria ferroviaria intesa come conservazione del passato, diffusione del presente, stimolo per il futuro.

CIFI nasce alla fine del 1800, quindi ben prima della nazionalizzazione delle linee ferroviarie allora esistenti, che arriva nel 1905, a quel tempo l'ingegneria ferroviaria era l'avanguardia del progresso tecnico e forte era la necessità di scambiare esperienze per omogeneizzare le tecniche realizzative. Voi siete oggi i protagonisti di una tecnica realizzativa ferroviaria, quella delle opere civili, che è una parte, e le norme di esercizio per potersi avviare verso una relativa interoperabilità delle linee di allora, vedete già alla fine dell'Ottocento c'era il problema della interoperabilità, oggi abbiamo l'interoperabilità europea, gli ERTMS (European Rail Traffic Management System) sistemi molto innovativi, allora c'era il problema di usare lo stesso scartamento magari di usare gli stessi sistemi di segnalamento perché un treno che andava da una parte all'altra laddove le linee erano interconnesse potesse andarci. Il CIFI ha mantenuto lo spirito fondativo e tuttora lavora per unire tutti i soggetti che si occupano di tecnica ferroviaria in approfondimenti, scambi di esperienze e studi storici ed innovativi.

Conta ormai circa duemilacinquecento iscritti, insomma, persone come ingegneri centinaia di associati collettivi cioè le imprese, voi sostanzialmente, e a questo scopo quindi organizza patrocina eventi e convegni. Da qualche tempo si dedica anche ad organizzare corsi di formazione su svariati temi comunque attinenti al mondo ferroviario tramite una società dedicata che si chiama CIFI Servizi, e qui apro una piccolissima parentesi, ho appena sentito dal presidente Vito Miceli quanto sia importante per questa associazione la formazione del proprio personale, bene il CIFI fa anche questo, quindi ben volentieri da questo palco offro questa collaborazione che credo che possa produrre buoni risultati. L'evento di oggi appunto è una concreta applicazione di queste attività di diffusione, organizzare con ANCEFERR un convegno su temi come il PNRR piani industriali, sfide e strategie legate alle ferrovie è un modo di avvicinare gli ingegneri ferroviari ad un mondo particolare, quello delle imprese, che operano sull'infrastruttura civile della rete ferroviaria e che per far bene e meglio il loro lavoro si sono date organizzazioni e dotazioni specifiche, come ha ricordato prima il presidente. A questo punto però consentitemi di raccontare un po' di storia che riguarda l'ANCEFERR e cioè la premessa alla sua nascita. Oggi ci è stato spiegato che

cos'è, ma perché esiste l'ANCEFERR come nasce, mi permetto di farlo perché è una mia personale esperienza e quindi la racconto. Fino al 2007/2008 grossomodo le imprese di opere civili ferroviarie erano un po', diciamo, delle cenerentole nel mondo ferroviario, erano tante e molto piccole scarsamente attrezzate e guardavano al futuro con una certa ansia e nessuna certezza di finanziamenti, tante piccole gare, dal respiro corto, e soprattutto nessun riconoscimento di specializzazione; chiunque poteva gareggiare, bastava una SOA, ma la ferrovia è un mondo particolare, come ci è stato ricordato dal Presidente, per lavorare servono mezzi d'opera adeguati: locomotori, carri, caricatori strada-rotai, eccetera e soprattutto personale formato rispetto agli specifici rischi legati alla presenza del treno degli impianti di trazione elettrica e di segnalamento, insomma una situazione che richiedeva qualcosa di più, e questo qualcosa fu l'istituzione di un sistema di qualificazione per le imprese di opere civili per la manutenzione della rete ferroviaria pensato in modo conforme alle leggi, pubblicizzato a livello europeo, e aperto a tutte le imprese, purché rispettoso di precisi requisiti in termini di dotazioni di mezzi ferroviari di personale abilitato a mansioni di sicurezza. Molte furono le voci contrarie, ma nessuna fu in grado di farci fare marcia indietro. Quella scelta fu una vera svolta; le imprese che credevano nel Progetto e si attrezzarono hanno avuto la possibilità di crescere, e non solo come fatturato, che poi in definitiva è sottoposto alla rigida regola del partecipare alle gare e vincerle, ma in termini di cultura ferroviaria e quindi di consapevolezza del loro ruolo che non è solo imprenditoriale ma di servizio. Ho parlato di cultura ferroviaria, non di conoscenza di nozioni. Vedete c'è una profonda differenza tra il concetto di nozione e il concetto di cultura. La nozione significa che io so come si deve fare una cosa ma non è detto che lo farò, cioè l'annotazione genera azioni dovute, la cultura invece è qualcosa che ci sta dentro, la cultura generale azioni spontanee avere la cultura della sicurezza significa non mettersi mai a rischio, avere la nozione dalla sicurezza significa so che si deve fare in questo modo ma forse posso fare anche in un altro modo; perciò, io parlo sempre di cultura e mai di conoscenza nozionistica. Ho detto quindi una cultura, consapevolezza del ruolo e non è solo imprenditoriale di sistema di servizio cioè in fondo non più controparti ma partner qualificati nel progettare e realizzare al meglio la parte meno visibile ma vitale dell'attività della rete ferroviaria il mantenimento in efficienza e gli upgrading a volte di piccolo valore economico ma da grandi ritorni prestazionali. Da quella scelta nasce Anceferr che riunisce le imprese di allora e quelle che nel tempo si sono qualificate. La giornata di oggi testimonia la loro crescita e quella della loro associazione. I temi di questo convegno sono Pnrr piani industriali sfide strategiche solo quindici anni fa molte di esse si chiedevano se avessero un futuro. Come presidente del CIFI posso dire che questa esperienza positiva è un esempio di come l'applicazione delle conoscenze e delle esperienze possa indicare nuove strade e ribadisce il ruolo della cultura ferroviaria di cui il CIFI è promotore e custode, non nostalgica evocazione del passato ma strumento per progettare il futuro. Grazie e buon lavoro a tutti

Buongiorno a tutti. Grazie per l'invito cercherò di impiegare questo tempo raccontando sostanzialmente tre cose toccando tre argomenti principali. Il primo è proprio il Pnrr non solo quello che prevede, ma quello che stiamo facendo, molto attuale molto pertinente il titolo di questa giornata perché i cantieri sono in marcia e quindi è importante anche raccontare quello che è nella fase, nel vivo del piano. Darò qualche numero, perché fanno sempre gioco i numeri. La seconda parte mi piace fare un focus su quello che è il mondo cui Anceferr approccia con le sue aziende e quindi quello che nello specifico riguarda le opere civili: ponti, le gallerie e tutto quello che abbiamo in piano di fare come Rete Ferroviaria Italiana e poi mi piace magari dedicare gli ultimi minuti cercando di dare qualche risposta agli stimoli che il presidente, nel suo discorso, ha avanzato.

Io sono Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana dallo scorso mese di maggio, e da subito abbiamo intrapreso, con questa associazione, un dialogo molto costruttivo che nel rispetto delle parti, fonda proprio la sua azione corale per cercare di fare le cose e farle in sicurezza, farle bene e garantire quindi lo sviluppo della nostra infrastruttura.

Parto con il Pnrr perché è importante dare un inquadramento. Innanzitutto la nostra infrastruttura è una infrastruttura che se parliamo di polo delle infrastrutture, su cui oggi è organizzato il gruppo ferrovie, all'interno di questo Polo delle infrastrutture dobbiamo inserire ovviamente anche Anas guidata dall'amico e amministratore delegato Aldo Isi che è qui presente. È un patrimonio infrastrutturale e anche tecnologico di primissimo piano, di rilievo assoluto, penso al panorama europeo e un'organizzazione di questo tipo non esiste.

Un Polo infrastrutture che ha 49mila chilometri di infrastruttura, di cui 17mila sono di Ferrovie, ha una quantità di opere civili e di infrastrutture specifiche notevole. Parliamo di 41mila fra ponti e viadotti, di quasi 4mila gallerie, 3.600 circa, ed è un'infrastruttura che sia dal punto di vista stradale che dal punto di vista ferroviario ha un livello di utilizzo fra i più elevati nel panorama europeo. Quindi questo ci impone un'attenzione duplice non solo tesa alla manutenzione ordinaria e straordinaria di questo asset, ma evidentemente anche a fornire, a garantire che queste infrastrutture abbiano i livelli di performances oggi richiesti dalla domanda. Una domanda crescente, sia dal punto di vista stradale che ferroviario, soprattutto una domanda che si spinge verso livelli ancora più ambiziosi e che oltre ad aver recuperato ampiamente quello che è il gap che si è visto nella fase più delicata, cioè quella del Covid, oggi è proiettata verso volumi ancora più impegnativi. Quindi tanto asset, tanta specificità, volumi di offerta da garantire ancora più elevati, quindi sfide molto ambiziose.

Cosa prevede il Pnrr.

L'abbiamo detto ma cerchiamo anche di fare un focus sullo stato di avanzamento. Innanzitutto, ci tengo a dire che dei 24miliardi di fondi Pnrr che sono stati assegnati all'attuazione di Rete Ferroviaria Italiana, oggi abbiamo l'83% di queste risorse che sono destinate a progetti che sono in fase attuativa, in fase realizzativa quindi progettazioni esecutive e realizzazione; quindi, il Pnrr è assolutamente in marcia.

Rfi ha contabilizzato su queste opere più di 6miliardi e mezzo ad oggi, quindi circa il 30% di queste risorse.

Nel 2022 le gare il Pnrr aggiudicate hanno avuto un valore di circa 5miliardi e sono state lanciate gare per dieci miliardi, e nel 2023 questa spinta, soprattutto negli ultimi mesi, è ancora più poderosa se pensiamo ovviamente alla quota parte del 2023 già consuntivate.

Ci sono circa 3miliardi di euro di opere Pnrr in gara e circa 8miliardi e mezzo di gare che sono state aggiudicate. Sono 131 i cantieri nel perimetro Pnrr che sono presenti sull'infrastruttura, quindi i cantieri in marcia, i cantieri in movimento. È chiaro che quando si passa dalla fase realizzativa alla fase di cantiere, a noi piace questo, stimola questo, evidentemente lo preferiamo, ci si cimenta con le difficoltà realizzative che i cantieri possono avere, però la cosa più importante è che appunto i cantieri siano in movimento, e questa è la grande sfida che ovviamente contiamo di intensificare nell'immediato futuro, 131 cantieri per un importo complessivo di 17 miliardi di cui principali avviati nel 2023 valgono circa cinque miliardi e mezzo. È chiaro che abbiamo ancora attività da avviare ci sono iter anche autorizzativi in corso.

Dobbiamo valorizzare quello che ci ha portato il Pnrr, non solo a livello di metodo ma anche a livello di semplificazione e di una serie di passaggi autorizzativi, questo sicuramente è un bagaglio che dobbiamo conservare bene, cercare ovviamente di continuare ad applicare anche nel futuro ovviamente contando sugli strumenti normativi adeguati.

Come dicevo abbiamo nel 2023 settantasette bandi per un valore di quattro miliardi ma soprattutto abbiamo tanto da fare anche nel 2024, quindi voglio dire è una macchina che continua a muoversi. Ci sono anche nel 2024 circa settanta bandi di gara da cui partire per un valore di nove miliardi. Quindi il Pnrr è una realtà in marcia, una realtà che ha abituato, sta abituando direi tutta la filiera ad una sfida incredibile.

La sfida è realizzare il doppio delle cose nella metà del tempo.

Quindi diciamo che è evidente che la prima considerazione che si può fare e che non può in questo contesto essere fatto un ragionamento di una singola parte ma è un ragionamento di filiera nel suo complesso che dalla stazione appaltante, all'ingegneria, al cantiere, alle aziende, ai fornitori deve essere tesa per realizzare questi obiettivi, obiettivi che ovviamente mirano ad una trasformazione della nostra infrastruttura mai vista prima con delle milestone ovviamente che sono quelle del Pnrr al 2026, ma se parliamo del piano decennale di Rete Ferroviaria Italiana e del Gruppo Ferrovie questo piano di trasformazione ha una prospettiva ancora più importante. Ma per noi, accanto alla trasformazione della Rete, quindi a quello che veramente è trascinato dal Pnrr con

le sue opere di trasformazione infrastrutturale tecnologica, la priorità assoluta e dedicata alla manutenzione, qui ci tengo a dire che evidentemente su quella infrastruttura che ho appena descritto l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria richiede indubbiamente una qualità imprescindibile, il know how delle aziende che storicamente lavorano sulla manutenzione ordinaria e straordinaria, è preziosissimo e imprescindibile, più che importante è fondamentale, ho sentito dei passaggi anche prima da parte del presidente, il ruolo è fondamentale. È chiaro che l'attività è un'attività su cui ci sono altresì, anche in questo caso diciamo, dei numeri, delle azioni importanti.

Nel prossimo biennio lanceremo gare per circa due miliardi di euro che riguardano attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sulle opere civili; parliamo ovviamente di ponti, viadotti, gallerie, attività di ingegneria e di rilievo destinati a queste infrastrutture. Infrastrutture che hanno ovviamente una età importante hanno diversità differenti, appunto, a seconda della loro vocazione infrastrutturale, ma anche dalla specificità dei territori in cui sono collocati, quindi un'attività capillare diversificata, specifica che richiede ovviamente un lavoro know how di qualità.

Nel 2023 su questo cluster di attività, anche su questo siamo ovviamente in marcia, per riprendere il frame della giornata. Ci sono più di centottanta cantieri, lavori effettuati e in corso di effettuazione nel 2023 per un valore superiore ai trecento milioni di euro. L'obiettivo è sostanzialmente di raddoppiare questo volume.

Già nel 2024, proprio con gli strumenti che dicevo prima, si va verso sostanzialmente una mole di lavoro importantissima, una mole di lavoro su cui evidentemente tutta la filiera, come dicevo prima, deve essere attenzionata.

Detto questo è chiaro che, per concludere un poco l'ultima parte che dicevo prima, è opportuno cogliere gli stimoli, i suggerimenti che l'associazione ha formulato e che saranno frutto ovviamente di specifici approfondimenti. In primis ci tengo a dire che su una cosa non derogiamo, e questa è la sicurezza.

Sicurezza del lavoro, sul lavoro, quindi dei lavoratori, di tutti i lavoratori che sono i nostri cantieri. Come diceva il presidente ne abbiamo più di mille al giorno.

Ed è evidente che per noi il tema della sicurezza è più che mai un tema di sistema, proprio perché gli attori, le società, la stazione appaltante, le società e le organizzazioni sono differenti e sono diverse e sono molteplici su questo argomento, più che mai è necessario adottare azioni di sistema.

Ben vengano attività formative congiunte, su questo abbiamo esperienza, l'abbiamo fatto in passato, abbiamo visto che questo ha portato a una crescita importante del valore, della cultura, della sicurezza, ovviamente riprendo anche la definizione dell'ingegner Gentile, e soprattutto il fatto che su tutta la filiera, in tutto il sistema che è occupato in queste attività complesse e frequenti, non ci possono essere momenti o punti di debolezza; su questo è evidente che un'azione corale, un'azione sistemica, un'azione soprattutto congiunta e coordinata, ben venga l'utilizzo anche di istituti che possono agevolare questo tipo di promozione, questo vede la più ampia

collaborazione, la più ampia propensione da parte di Rete Ferroviaria Italiana che ha intrapreso questo ragionamento anche con le organizzazioni sindacali, quindi su questo ci tengo a ribadire la massima vicinanza e soprattutto la comunione di intenti con i propositi lanciati dall'associazione.

Per quanto riguarda gli aspetti più tecnici, è chiaro si è parlato tanto della qualificazione delle imprese, elemento imprescindibile per far parte di questa associazione, soprattutto per lavorare sui nostri cantieri. La qualificazione è un valore ovviamente importante e fondamentale, un valore su cui chiaramente si può ragionare in un'ottica di maggiore aderenza a quello che è il momento contingente o quello che come giustamente diceva il presidente, anche la diversa portata dei lavori, abbiamo col nostro nuovo procurement in Rfi lanciato un'attività di rivisitazione del sistema di qualificazione teso a favorire l'elemento qualità, e quindi su questo ovviamente possiamo confermare la più ampia disponibilità a tavoli di confronto anche sistematici strutturati con l'associazione, è chiaro che sono dei tavoli in cui nel rispetto dei ruoli possono nascere diversi tipi di azioni, soprattutto i suggerimenti, le suggestioni possono essere poi concretamente attuati.

Tutto parte evidentemente da una condivisione del perimetro delle azioni su cui si può intervenire perché poi ci muoviamo anche nel rispetto, pieno rispetto, doveroso rispetto dei vincoli normativi; quindi, identificato il perimetro normativo di riferimento è chiaro che tutto quello che può portare a attualizzare, migliorare, dare ulteriore qualità, quindi sistemi premianti, ulteriori al mondo delle imprese e vede il nostro auspicio. Su questo confermo la disponibilità che abbiamo già lanciato nello scorso mese di giugno e che devo dire è uno strumento importante per noi, forse è il momento, anzi sicuramente è il momento, in cui intensificare il dialogo e il confronto può garantire il raggiungimento corale degli obiettivi che abbiamo detto, perché poi credo che gli obiettivi che ho enunciato sia numerici che diciamo di trasformazione, di performances, incremento, di upgrading della rete siamo degli obiettivi che poi in realtà cambiano il Paese nel suo complesso: su questo posso confermare ovviamente la massima disponibilità.

Sulla semplificazione è chiaro che, lo dicevo prima, anche su questo possiamo ovviamente ragionare, ho colto diciamo lo spunto sulla semplificazione, ripeto perimetrare bene quelli che sono gli obblighi normativi e di legge è il punto di partenza, poi azioni comuni e, anche laddove serve ne parlavo col Presidente prima di iniziare la giornata, possono essere anche diciamo intrapresi percorsi comuni per magari chiarimenti interpretativi su alcuni strumenti normativi che magari in questo momento fra la stazione appaltante e il mondo delle imprese può generare, come è giusto che sia, qualche indecisione, l'importante procedere diciamo in maniera trasparente e coordinata. Lei ha citato Presidente un argomento che diciamo so che interessa molto l'associazione, quello della Decennale Postuma, ora non voglio entrare nel dettaglio però anche qui posso rassicurare l'associazione che abbiamo intrapreso un percorso teso a riportare questo elemento nei limiti di legge che sono previsti, quindi abbiamo

colto lo spunto, il mercato non ha un momento semplice quindi lo abbiamo intrapreso, partiremo dagli accordi quadro è un percorso anche questo, abbiamo già dato indicazioni.

Questo è anche una fase perché poi accanto a questo, come è giusto che sia, abbiamo in corso una valutazione di rischio sull'infrastruttura che è doveroso effettuare per poi capire se e come integrare anche questo elemento con altri passaggi che possono anche in questo caso vedere ricorso a convenzioni o ad accordi nel che possano agevolare il mercato, quindi anche su questo ci siamo mossi e devo dire che va dato atto all'associazione perché in maniera molto efficace e garbata e repentina mi ha posto il problema e quindi la struttura di Rete Ferroviaria Italiana si è messa a lavorare su questo argomento e su questo, quindi procediamo velocemente. Quindi spero di aver dato qualche elemento, mi piace chiudere dicendo che ho appreso, ho apprezzato che c'è un storia che lega questa associazione a Rete Ferroviaria Italiana, una storia che però anche una grandissima proiezione verso il futuro perché in questi numeri c'è sostanzialmente la sfida che abbiamo da qui in avanti, ribadisco credo che di poter lanciare questo messaggio che tutto questo per me, per noi, si fonda su un confronto, un dialogo costruttivo che deve garantire nel suo complesso la tenuta del sistema, in primis la sicurezza, la qualità, il miglioramento dell'infrastruttura sono le sfide che ci attendono, queste credo che si possono solo affrontare probabilmente vincere insieme. Grazie.



**Flavia Landolfi**

*Ministro buongiorno, noi la ringraziamo per questo collegamento non facile, lei è a Genova all'assemblea dell'ANCI.*

**Matteo Salvini**

Si sono appena intervenuto sul Piano PNRR sul codice degli appalti, sul codice della strada, sulla riforma dei porti e degli aeroporti perché ovviamente al ministro delle infrastrutture dei trasporti si occupa il trasporto ferroviario però si occupa anche di rete idrica di dighe e di riqualificazione delle case popolari, quindi i sindaci ci sono, sono tanti e hanno tante esigenze, tante proposte, tanti consigli e quindi siamo andati un po' lunghi, però siccome i sindaci rappresentano il terminale più vicino ai cittadini ritenevo mio dovere oltre che mio piacere essere con loro e tornare con loro alla fine del saluto al Teatro Eliseo.

Io vi ringrazio ho visto il panel che ci sono con persone di assoluto spessore per la sicurezza sul lavoro, quando si parla di ferrovie e torniamo con la memoria a Brandizzo, ovviamente deve essere la priorità perché stiamo finanziando o progettando, come nel caso dell'alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria, infrastrutture moderne, avere la sicurezza sui luoghi di lavoro e riguarda anche i ferrovieri, posto che per i passeggeri assolutamente fondamentale.

Non sto a ricordarvi tutti i finanziamenti Pnrr e non Pnrr che stiamo utilizzando, sono a Genova quindi terzo valico, e quello che ambiziosamente i costruttori sia edili che ferroviari stanno facendo, Verona Vicenza o alla Napoli Bari, ci tenevo a ringraziarvi perché ovviamente chi è oggi all'Eliseo è un protagonista della sostenibilità vera, effettiva, non a chiacchiere da convegno di quelli che stanno comodamente seduti in salotto e pensano che la sostenibilità passi attraverso l'obbligo di avere solo un'auto elettrica dal 2035, quella non è sostenibilità, quello è un suicidio economico sociale e ambientale che avvantaggia un grande Paese inquinatore del mondo e danneggia tutto il resto dell' Occidente.

Ecco il ferro, la cura del ferro, le aziende che innovano sul ferro, penso al sistema RTS, penso a tutta l'innovazione, penso all'intelligenza artificiale di cui non bisogna aver paura ma che dovrà essere applicata nell'ambito delle costruzioni, della gestione, della manutenzione, penso anche a quanto stiamo programmando il futuro, penso al treno che sto facendo di tutto con la nostra squadra perché attraversa il ponte sullo stretto di Messina, tra Messina e Reggio nel 2032, ovviamente la ferrovia è anche quotidianità, e soprattutto l'interregionale e l'intercity, vogliamo acquistare nuove vetture è il trasporto dei pendolari, e sono anche i problemi e i ritardi che ahimè con troppa frequenza si stanno susseguendo, quindi mentre insieme progettiamo il futuro, mentre dobbiamo anche lavorare, uno dei temi che le imprese che lavorano nell'ambito delle

costruzioni e delle Ferrovie, anche dell'autostrada, e mi sottopongono personale, bisogna lavorare per qualificare il personale, infatti l'azienda che lavorerà al ponte sullo Stretto aprirà anche delle scuole professionali sul territorio perché altrimenti non sblocchiamo cantieri che poi non hanno imprese e manodopera sufficiente per essere portate avanti. Però ci tenevo, anche se per pochi minuti, ad essere qua per dirvi grazie, seppure a distanza.

A me non piacciono mai collegamenti a distanza però fra Genova e Roma evidentemente non ce la facevo.

Grazie perché siete veramente molto spesso in maniera silenziosa i protagonisti dell'innovazione della sostenibilità dell'intermodalità che senza apparire sui grandi giornali sulla grande televisione stanno unendo il Paese nel nome del lavoro, del business, della velocità, della modernità e anche della sicurezza.

Ripeto, non mi stancherò mai, su strada noi ci stiamo lavorando con il codice della strada che arriva oggi finalmente in Commissione alla Camera, e sul ferro bisogna usare mille attenzioni perché i protocolli esistono, poi occorre anche fare in modo che i protocolli siano capiti, applicati e rispettati.

Quindi vedo una cartina geografica sullo sfondo "cantieri in marcia da nord a sud isole comprese" e penso al collegamento con Nuoro in Sardegna, penso alla velocizzazione della ferrovia fra Palermo, Catania e Messina, ma penso al tema dell'Adriatica piuttosto che ad alcune infrastrutture di collegamento est ovest, oltre che nord sud; quindi, sappiate che il vostro interesse è il mio interesse.

Più cantieri progettiamo, finanziamo, apriamo e completiamo più l'Italia sarà veloce e moderna e connessa. Quindi il mio successo è il vostro successo. Ritenete le porte del ministero delle infrastrutture e dei trasporti casa vostra, quindi buon lavoro, buon convegno e buon viaggio a tutti voi.

Grazie.

Buongiorno.

A me il compito di recuperare la vostra concentrazione dopo la meritatissima pausa caffè che però mi ha consentito anche di approfondire alcune riflessioni con il presidente di Anceferr, che ringrazio per questo invito, e con alcuni compagni di squadra di avventura, che sono anche i sindacati che con me cercano di trovare giorno per giorno le condizioni per fare del cratere 2016 anche un luogo dove è possibile elaborare delle soluzioni che vadano nel senso che, mi pare d'aver capito, auspicava anche il vostro presidente nella relazione introduttiva.

Come noto, per chi si occupa di questi tempi, io solo il commissario alla ricostruzione e alla riparazione dei territori danneggiati dal sisma del 2016. Si tratta di uno dei fenomeni calamitosi più importanti della storia repubblicana, che cito, non per fare una classifica, una gerarchia delle tragedie nazionali, ma perché obiettivamente l'ampiezza di quel cratere la cui ricostruzione richiederà qualcosa come 27 miliardi di euro, è uno di quegli elementi, è uno di quei teatri, in cui alcune delle considerazioni che ho sentito fare e che verranno fatte nel corso della giornata possono essere utili.

Noi innanzitutto per rimanere al tema delle ferrovie, quello che è insomma il cuore delle vostre occupazioni, possiamo dire che non mi occupo solo di ricostruzione. Per volontà dell'attuale governo io mi occupo anche di riparazione, ovvero di quella parte del mio compito che attiene alla rigenerazione sociale, economica e infrastrutturale del cosiddetto cratere. Quindi io mi occupo anche, ad esempio l'ho fatto con Rfi, di attivare tutta una serie di programmi finalizzati alla riqualificazione delle stazioni del cratere, alla valorizzazione, anche in senso tecnologico, di alcune stazioni dell'entroterra e dell'Appennino centrale, che sono state considerate da Rfi meritevole di un'azione di rigenerazione, perché lo dico, innanzitutto perché ci tengo, perché vorrei dare il quadro di un impegno piuttosto significativo, che attiene anche all'attivazione di misure che possano andare nel senso di migliorare complessivamente la vita di un cratere tanto impegnato e tanto affaticato da quella sequenza sismica, quanto già in difficoltà prima del 24 agosto del 2016.

Ma vado per ordine. Noi dobbiamo, nell'ambito di quello che è uno dei più grandi cantieri edili d'Europa, noi dobbiamo occuparci di due grandi ambiti, che sono Pubblico e privato. Per darvi le dimensioni non abbiamo qualcosa come 11 miliardi di opere pubbliche da realizzare, speriamo più tempestivamente possibile, e qualcosa come 12 miliardi di ricostruzione privata, e lo stiamo facendo in questo momento, in questo frangente, che è il frangente in cui, sappiamo bene, il mondo dell'impresa di costruzione deve scontare una situazione che per certi versi può sembrare paradossale ma che ormai abbiamo interiorizzato.

A cosa mi riferisco? Al fatto che noi per una decina d'anni, dal Salva Italia al Covid, abbiamo vissuto in una condizione in cui la spesa pubblica era considerata una sorta di

avversario. Il vincolo europeo ci imponeva di migliorare i saldi di finanza pubblica e quindi sembrava che il sistema fosse tutto orientato alla non spesa, e derivata tutta una serie di interventi normativi che qualche misura venivano proprio concepite per rallentare la spesa pubblica. La spesa pubblica ha dovuto quindi pagare lo scotto di una condizione in cui il vincolo esterno l'Europa ci diceva non spendete, perché non spendere è bene. Poi è venuto quel microrganismo micidiale e devastante chiamato covid, e il vincolo giuridico esterno europeo ci ha cominciato a dire esattamente il contrario, spendete e spendete in fretta.

Ecco, questa condizione, questa alternatività di scelta è stata la responsabile di molte difficoltà che riguardano anche voi. La difficoltà ovvero di fare i conti con un Paese in cui le regole erano troppe, in cui, lo diciamo in maniera abbastanza schietta, le imprese stesse erano chiamate ad operare in un'atmosfera anche culturale certamente piena di sospetti, piena di pregiudizi. Uno delle cose che io ho maggiormente apprezzato proprio nel discorso di insediamento del premier attuale è che ha sempre detto e sostenuto che uno degli obiettivi di legislatura è quella di creare le condizioni per le quali l'impresa è posta a fare il suo lavoro, a regole date, a regole certe, ma senza considerare l'impresa stessa, specie quella che come nel vostro caso è chiamato a operare in un settore in cui la sicurezza è l'elemento centrale proprio il discrimine per poter determinare la qualità o meno di un intervento sulla linea finanziaria, ahimè in una condizione in cui tutto deve nascere in una dimensione nuova che è quella della cooperazione.

Guardate, il nuovo Codice degli appalti, so che può piacere o non piacere, però nell'incipit che ne ha enucleato la promulgazione ci sono i due principi dopo i primi articoli, che credo che siano l'accompagnamento migliore per cercare di superare le difficoltà in cui anche voi vi dibattete, in cui anche io mi devo dibattere e tra qualche secondo vi descriverò. Il fatto che quei due principi sono il principio del risultato ai principi della buona fede, le cose vanno organizzate in maniera tale che il risultato sia conseguito, sia conseguito nel rispetto dei diritti evidentemente dei lavoratori e della sicurezza, *ça va sans dire*, e della buona fede, ovvero per che l'impresa deve essere messa in condizione di esprimersi cercando di trovare un ambiente favorevole agli investimenti, molto difficile in Italia proprio per le ragioni che stavamo dicendo.

A questi si accompagna un ciclo economico davvero complicato, voi pensate che in questo momento dopo aver dato anche a forza a colpi di semplificazione, ho cambiato le ordinanze sul sisma 83 volte in questi dieci mesi, giusto per darvi anche la misura, non di un grande merito, ma della volontà, della determinazione, con cui cerco di sbloccare la situazione.

Ebbene in questa condizione noi ci troviamo in una situazione in cui non abbiamo un numero sufficiente di imprese che possano lavorare nei territori del sisma, molte di queste imprese si lamentano del fatto che mancano le maestranze, maestranze specializzate. Noi abbiamo un problema ovvero di saturazione di quella che è l'offerta che viene rivolta al nostro mercato, da questo punto di vista noi ci stiamo ovviamente

ingegnando per ricreare le condizioni per le quali si possa favorire un clima, come dire, trasparente e adeguato anche per attirare imprese che vogliamo investire dalle nostre parti, e per farlo chiaramente stiamo cercando di creare condizioni normative che possano essere anche considerate, non dico sperimentali, ma anche, come dire, anticipatrici di alcuni elementi che ho sentito in qualche misura esprimersi in questa platea, mi riferisco ad esempio a quelle che sono appunto le condizioni della sicurezza. È un tema su cui con gli amici del sindacato stiamo cercando di migliorare le condizioni in maniera tale che vi sia un approccio non prescrittivo e vincolistico, ma un approccio in cui è possibile cooperare perché chi rispetta le regole possa essere premiato, chi non le rispetta ovviamente bandito, sapendo che tuttavia questo aspetto della sicurezza è l'aspetto che va valutato in maniera intelligente, organizzata, condivisa e non solo a colpi come dire di sensazionalismo. E questo è un grande tema che io avverto di potervi condividere proprio perché abbiamo un'esigenza assoluta.

Nel mentre ricostruiamo, come dicevo prima, dobbiamo anche occuparci di riattivare quelle che sono le energie residue in un territorio molto vasto, sono otto mila chilometri quadrati, voi pensate anche idealmente la cartina geografica da Fabriano fino all'Aquila. Da Spoleto fino al mare Adriatico.

Un pezzo di centro Italia, da questo punto di vista il nostro sforzo strategico sostenuto anche dai fondi del fondo complementari sisma, come dicevo, si articola anche a subire intervento che devono in qualche modo cercare di allineare la nostra sfida della ricostruzione a quelle che sono le sfide della modernità, cosa voglio dire.

Questa prima grande ricostruzione, vado rapidamente a conclusione, in cui abbiamo definitivamente archiviato il principio del com'era dov'era. Sarebbe, ma sicuramente sbagliato, pensare di ricostruire il patrimonio edilizio facendolo semplicemente identico a come era prima. Sbaglieremo.

La nostra funzione deve essere orientata invece all'obiettivo, innanzitutto di affrontare le due grandi transizioni che nel frattempo si sono profilate all'orizzonte dell'uomo, quella digitale e quella ambientale, e per questo stiamo cercando di inserire, lo abbiamo fatto all'interno di quello che è il meccanismo di remunerazione dei lavori per la ricostruzione anche cui efficienti di miglioramento ambientale, di efficientamento energetico e tutto ciò che ovviamente fa il paio con questo principio. Ma c'è qualcosa di più.

Noi stiamo cercando anche di favorire, arrivo a quella un po' il vostro tema centrale come materia, anche di favorire la connessione nel nostro territorio dell'Italia centrale rispetto al resto dell'Italia. Perché vedete, qual è lo spettro fra i molti possibili che affligge gli incubi del commissario, il fatto che una volta ricostruita il centro Italia quelle case rimangano drammaticamente vuote.

Tra le grandi crisi che dobbiamo affrontare, c'è quella climatica sicuramente, poi c'è la crisi demografica. Allora in attesa che magari politiche governative come speriamo tutti possono migliorare la capacità riproduttiva degli italiani, lì non ci arrivo per quanto straordinari i miei poteri non posso farlo, dobbiamo fare in modo che invece la

connessione, i collegamenti di quelle realtà possono essere tali per cui quelle realtà possono favorire una relazione, un network urbano, una grande città appenninica rispetto alle quali ovviamente, e per questo l'abbiamo fatto, anche le connessioni ferroviarie sono determinanti, non solo in quelle interne al cratere, ma quelle che più in generale devono migliorare i collegamenti est-ovest.

Mi riferisco alla Orte Falconara che è l'incubo di molti marchigiani e di molti umbri, quando devono valicare gli Appennini e più in generale la rete ferroviaria. Quello che voglio dire che noi siamo in una condizione davvero che in questi anni di Pnrr, di grandi investimenti, abbiamo bisogno di stabilizzare il sistema, di approfittare del fatto che finalmente la spesa pubblica quella buona sia stata riabilitata agli occhi della comunità, perché per troppo tempo la spesa pubblica è stata considerata ripeto la sentina di ogni vizio in maniera tale finalmente che l'Italia possa tornare come si diceva una volta un Paese normale, un paese in cui quando ti devi dibattere fra il rapporto fra debito e Pil devi sicuramente agire sul debito, ma devi soprattutto agire sul Pil.

È quello che voi fate, quello che le associazioni, i membri e le imprese Anceferr è in questo senso una funzione strettamente pubblica perché, se siete messi in condizioni di lavorare nella trasparenza, nella sicurezza, nella legalità ma anche sapendo di poter massimizzare i propri profitti si produrrà un effetto pubblico, quello di aumentare il denominatore rispetto al quale, siamo in giorni di legge di bilancio, ci stiamo dibattendo in questo luogo.

Concludendo quindi e io credo che questi siano momenti decisivi per far sì che il set normativo ordinamentale della nostra azione si possa adattare anche in senso sperimentale con l'anticipazione che dovete garantire anche al nostro sistema in maniera tale che sia il buon effetto del Pnrr. Cioè, io auspico che il Pnrr, al di là dell'importanza dell'investimento, sia tale da aver determinato uno shock culturale in maniera tale che l'impresa finalmente possa essere garantita nel modo migliore, nel rispetto delle regole, ma anche senza dover superare i troppi pregiudizi che per anni si sono sedimentati a carico delle imprese, avendo, e finisco davvero, una grande esigenza che credo vi riguardi direttamente.

Finito il Pnrr come sapete bisognerà restituire 122 milioni di euro, più 30 del fondo complementare sisma, è facile presagire che vi sia una stagione in cui la spesa corrente avrà delle difficoltà. In quel momento dovrà anche mantenere in esercizio adeguatamente tutto ciò che avremo costruito. La manutenzione, la spesa corrente, la necessità di dover curare poi anche nel frattempo la durata e l'efficacia delle infrastrutture sarà un grande tema del futuro, che so che voi vi occupate di manutenzione, sarete sicuramente protagonisti di questa stagione.

Buon vento, credo di poter dire che c'è un sistema politico in un ambiente culturale favorevole perché queste grandi sfide possano essere affrontate, accettate, e vinte in un clima di condivisione.

Grazie.

## **Flavia Landolfi**

*Una curiosità lei giustamente osservava che alla fine del Pnrr rispetto a questo tema ce n'è un altro che lo incrocia e cioè il patto di stabilità allora noi oggi siamo concentrati sulla manovra è giusto che sia di questi giorni e di questo parliamo ma il convitato di pietra è nel Patto di Stabilità perché è molto in sordina, vedrete che nell'arco di un mese cominciamo a stringere perché ci sono delle trattative molto bollenti, in sede europea vengono a domandare dicendo il tema dei temi, chiedere al nuovo da quello che riusciamo a capire il nuovo Patto di stabilità non sarà sui vincoli del deficit Pil ma sarà sulla spesa netta così ci viene detto. La domanda non è retorica e c'è chi dice che questo criterio libererà investimenti, e c'è chi dice ed è notizia di oggi, che al contrario il fatto che il Pnrr rientri dentro i vincoli del Patto di stabilità per noi potrebbe costituire un problema anche perché noi siamo il paese che più ha avuto accesso ai fondi del Pnrr, ora io capisco che come dire guardare la palla di vetro però che cosa che cosa ci possiamo immaginare anche rispetto a quel vasto territorio che lei sta cercando di rimettere in piedi.*

## **Guido Castelli**

Allora la nostra posizione sostanzialmente è la seguente, il patto di stabilità e di crescita dovrebbe essere innanzitutto il patto di crescita e stabilità, non è solo un calembour e un modo di dire è l'espressione di una volontà che si sta articolando in tre punti fondamentali il primo quando l'Europa dice di fare certe cose certi investimenti perché sono coerenti e compatibili col green new deal, non può introdurre rispetto a questi investimenti elementi che siano di criticità o comunque di valorizzazione negativa rispetto ai saldi di finanza pubblica quindi prima cosa se ci sono cose che l'Europa ci chiede di fare per effetto di queste politiche ritenute condivise necessarie bisogna sterilizzarli rispetto al calcolo del debito.

Secondo tema, che non è secondario noi dobbiamo evitare qualsiasi forma di valutazione algoritmica del rientro dal debito, mi spiego non possiamo pensare che ci siano delle progressioni aritmetiche che ci portano a dire ogni anno dobbiamo ridurre quel delta, bisogna fare in modo che ogni Paese sia oggetto di una valutazione specifica in maniera tale che si possa negoziare esattamente quello che è possibile fare senza deprimere il Pil perché se io per contrastare il debito rendo esangue il Pil non ho risolto i problemi non solo dell'Italia ma anche nell'Europa, terzo elemento che pure secondo me è significativo e importante che noi dobbiamo comunque fare in modo che rispetto a questa vicenda sia salvaguardata la possibilità di intervento che l'Europa ha avuto il coraggio di assumersi attraverso il cosiddetto ricoveri, ovvero con debito europeo, questa è una questione fondamentale perché devo dire che nel momento in cui per la prima volta dai tempi di Schuman, Adenauer e De Gasperi l'Europa dice ci metto del mio e quindi credo o le condizioni per cui i mercati guardino all'Europa per giustificare i prestiti che ci fanno per alimentare le politiche pubbliche lo dobbiamo sapere che ci stavo giocando questa sfida perché l'Europa in questo periodo anche balbettato rispetto ai grandi scenari come si deve secondo me agire ma non sono parole mie ma

di chi nel governo si occupa di questo noi dobbiamo evitare che vi siano sperequazioni fra paesi membri in relazione alla capacità fiscale.

Allora voi sapete, non so se vi ricordate, prima del Covid ci fu un trattato di Aquisgrana fra Germania e Francia cosa si dissero in particolare che bisognava rispetto a Germania e Francia cercare di sterilizzare il divieto degli aiuti di Stato perché gli aiuti divieto degli aiuti di stato di cui sappiamo la genesi la funzione aveva prodotto però un nanismo dell'Europa rispetto a quei settori economici in cui l'aiuto di Stato è fondamentale perché tu sul digitale sulla istruzione non fai innovazione se non c'è l'aiuto di Stato e sapete qual è l'aiuto di Stato che ha consentito all'India agli Stati Uniti di sopravanzarci di trenta, quaranta, cinquanta, cento punti tendenzialmente le spese farmaceutiche e le spese militari, con ciò non vogliamo dire di aumentare le spese militari, dico che c'è una simmetria sui temi dei temi che sono appunto quelli dell'innovazione della ricerca che sconta proprio il fatto che il divieto agli aiuti di Stato è stato concepito.

Possiamo dire, in maniera un pochino funambolica anche a corrente alternata, perché il divieto gli aiuti di Stato in Francia diciamo che era un tantino meno opprimente che non da noi, ecco queste sono tre questioni su cui il nostro ministro degli esteri ma anche il ministro del made in Italy sta lavorando per rispondere alla sua domanda quindi c'è un beneficio possibile a questa nuova stagione che sarà complicata perché noi siamo stati tre anni senza patto di stabilità, il nostro debito pubblico aumentano i trecentocinquanta miliardi, roba grossa, e ora siamo chiamati a fare dopo la tragedia il Covid i conti con una situazione complessiva in cui non ci sarà quella libertà, ora fatemi fare una battuta sul centodieci ora men che meno sarebbe autorizzato una spesa di centotrenta miliardi proprio perché è diversa, allora questo passaggio in cui però in gioco non sono solo gli interessi dell'Italia, ci sono gli interessi di un'Europa che rispetto a Recovery Fund a compreso accettato e proposto una cosa anche era obiettivamente inedita. Anche il fatto che anche i paesi più forti fiscalmente si facevano carico pro quota del fatto che ci fosse uno scudo, ecco questo è il tema fondamentale perché l'Italia è Paese meraviglioso ha imprenditori straordinari il grande patrimonio dell'Italia lo sappiamo e il patrimonio privato il patrimonio aziendale privato questo è un dato che non viene dalla mia piaggeria nei confronti dei presenti, ma è un dato, bisogna evitare però di deprimere e per evitare di deprimerlo bisogna fare in modo che il debito pubblico possa essere contenuto ragionevolmente ma sapendo che il debito pubblico fa meno paura se cresce il PIL, cioè di deprimere l'impresa aumentare il debito è una roba che ci porta alla tomba, fare in modo, invece, che il debito sia gestito e l'impresa e parlo del prodotto interno lordo che fanno loro e non i politici è cosa che indica l'orizzonte, è facile? No. È semplice? No. Già il fatto che uno abbia le idee chiare insomma conta qualcosa non c'è vento favorevole per il marinaio che non sa verso quale portò va.

**Tavola rotonda:** “L’impresa delle costruzioni – criticità, prospettive e opportunità.”

intervengono

Il vicepresidente IX Commissione Camera dei deputati On. **Roberto Morassut**

Il capogruppo Lega VIII Commissione Camera dei deputati On. **Gianpiero Zinzi**

Il Presidente gruppo parlamentari Noi Liberi On. **Maurizio Lupi**

modera

**Flavia Landolfi** giornalista de Il Sole 24ore

---

**Flavia Landolfi**

*La ringrazio moltissimo anche per queste parole di speranza. Chiamo sul palco Roberto Morassut che è il vicepresidente della commissione Trasporti della Camera dei Deputati, e l'onorevole Maurizio Lupi che è il presidente del gruppo parlamentare noi moderati e l'onorevole Gianpiero Zinzi capo capogruppo della Lega in Commissione Ambiente Lavori Pubblici della Camera. Iniziamo questa tavola rotonda, io partirei con una domanda uguale per tutti e tre, che nasce dalla relazione del presidente Miceli che ha tirato giù dei termini fondamentali per le imprese, chi vuole iniziare, onorevole Morassut da lei volevo un commento come ha visto i temi trattati, i temi che poi stanno a cuore all'impresa e sono quelli di cui abbiamo parlato nel corso di tutta la mattinata come abbiamo detto, questioni legate anche alle imprese virtuose che avrebbero forse anche necessità di avere degli stimoli agevolativi abbiamo il problema del decreto aiuti e dei ristori, il caro materiali non ci non ci abbandona purtroppo ancora non c'è il contesto economico non è ancora in grado di abbassare i livelli.*

**Roberto Morassut**

Ma naturalmente ringrazio l'associazione per questo invito un momento di riflessione importante in un momento molto particolare della vita delle imprese, ma io voglio dire questo l'attuazione del Pnrr di cui si parlava e il grande tema che ci troviamo di fronte, grande interrogativo, perché i tempi imposti dall'Europa la necessità di avere tempi di progettazione e di realizzazione determina tutta una serie di conseguenze che non sono facili per nessuno che governi questa macchina complessa.

Il Paese non è un Paese organizzato per fare le cose presto per tutta una serie di questioni, per tutta una serie di motivi, il volume di spesa che il Pnrr determina non è un volume di spesa alla portata del Paese, però diciamo naturalmente questo impegno c'è e si deve realizzare, bisogna garantire sicurezza del lavoro e anche la qualità delle imprese in questo senso la relazione pone tutta una serie di problemi molto importanti,

formazione qualità qui però parliamo di un settore di un'associazione di impresa che lavora in un settore e ha diciamo una grande struttura come Rfi come interfaccia e quindi in qualche maniera parliamo di un universo un po' a parte rispetto al complesso sistema delle imprese nell'edilizia, però resta un punto che purtroppo è emerso nella tragica vicenda di Brandizzo che debbo citare, posso non richiamare questo aspetto che tanto ha colpito l'opinione pubblica e che purtroppo ha segnato anche il nostro dibattito politico e parlamentare, resta il drammatico problema dei subappalti cioè di come questa macchina tanto più con la presenza del Pnrr con le accelerazioni che sono dovute dal Pnrr e incrociate anche dal Codice degli Appalti determina purtroppo gravi problemi nel mondo del lavoro della sicurezza del lavoro e anche della qualità delle opere.

Il Codice degli Appalti lo ricordava Castelli ha due principi, uno di questi è il principio del risultato, bisogna capirsi bene che cosa significa il risultato perché se noi pensiamo che le opere debbano essere fatte presto a scapito della sicurezza del lavoro e scapito anche della qualità delle opere noi sbagliamo, cioè, ci sono dei tempi incompressibili ci sono dei passaggi incompressibili ci sono dei momenti incompressibili che non possono essere schiacciati troppo se noi non vogliamo colpire la qualità dell'impresa e la qualità del lavoro, l'efficienza delle imprese e la sicurezza del lavoro, questo mi pare un problema centrale della nostra riflessione.

Perché noi da troppi anni anche per esempio la discussione del Codice degli Appalti, non solo questo ma anche quello precedente, abbiamo eretto un po' a principio generale la semplificazione delle nostre procedure, abbiamo riempito il paese di commissari, lo hanno fatto tutti, ma il commissario non è un mago Zurli, cioè non è uno che poi a un certo punto ha la bacchetta magica e risolve i problemi, deve sempre seguire delle procedure, deve sempre stare all'interno di un sistema e di un ordinamento che oltre una certa misura non può forzare, e quindi il problema fondamentale è quello che viene posto anche all'interno della relazione formazione è qualità delle imprese e sostegno all'impresa incentivazioni all'impresa.

Le domande che pone nella relazione il presidente Micelli, e cioè soprattutto il fatto che queste imprese non hanno ancora ricevuto le erogazioni del decreto aiuti che attendono ancora queste risorse che sono state già decise, ed è una questione diciamo che veramente abbastanza imbarazzante per tutti, così come altre questioni che vengono poste, la decennale postuma e tutte le altre, io ci tengo a sottolineare questo aspetto della sicurezza del lavoro, perché purtroppo ogni volta che accade qualcosa la vicenda di Brandizzo è avvenuta in una circostanza abbastanza particolare, però diciamo è avvenuta in un contesto nel quale, si può dire, emerge una procedura, una modalità di svolgimento delle opere di fare i lavori che purtroppo è molto più diffusa di quello che noi immaginiamo, emerge il fatto, emerge la cronaca, ma quanti sono i lavori che avvengono così senza rispettare determinati passaggi determinate procedure, tantissimi perché l'impegno del risultato, il raggiungimento del tempo, è diventato qualche cosa che va oltre la necessaria tutela del lavoro e della dignità umana

questo quindi è un problema che riguarda le imprese, riguarda il mondo del lavoro, e ci tengo a sottolinearlo in questa sede perché qui parliamo di imprese qualificate cioè parliamo di imprese che stanno all'interno di un mercato, dell'impresa e del lavoro molto particolare, che hanno un' interfaccia molto particolare, noi abbiamo seguito l'audizione che l'amministratore delegato di Rfi ha fatto alla Camera, è stata molto importante molto interessante ci ha dato importanti informazioni e credo che testimoni anche il fatto che Rfi è ancora oggi una grande struttura sana soprattutto per quello che riguarda il sistema degli appalti e il rispetto della qualità delle imprese.

E che quindi in questa sala noi abbiamo una realtà che per certi aspetti si può definire virtuosa, ma nonostante questo i problemi non sono risolti, ci sono, e sono purtroppo una punta di un grande problema italiano, ecco questa discussione abbia avuto sul Codice degli Appalti che riguarda la sicurezza e lavoro, l'eccesso dell'utilizzo del subappalto non deve essere trascurata e non deve essere considerata una questione di parte.

Così come per esempio tante questioni che riguardano il precedente Codice degli Appalti che non furono risolte già allora e non lo sono adesso come la riduzione delle stazioni appaltanti, ce la prima semplificazione che ha l'Italia e proprio quella di ridurre le stazioni appaltanti, di semplificare centrali che producono appalti affinché diciamo il sistema cammini in maniera davvero più semplice, credo che sia lì il nodo principale delle questioni dobbiamo affrontare insieme vedere insieme anche per fare in modo che tanti problemi e qui vengono posti siano superati, poi c'è uno specifico c'è uno specifico riguarda la responsabilità dei governi, c'è un ritardo che riguarda la responsabilità dei governi, non soltanto di questo ma anche di quelli che hanno preceduto, e che sono domande aperti attesi dal sistema delle imprese sul quale io credo sia importante impegnarsi tutti.

**Flavia Landolfi**

*Grazie. Onorevole Zinzi lei è d'accordo con questa analisi sul Codice degli Appalti è davvero una zeppa, è un testo che complica la vita alle imprese anziché risolvergliela?*

**Gianpiero Zinzi**

Intanto ci tengo a ringraziarvi perché per me è un onore essere qui mi complimento Anceferr perché dodici anni di gioco di squadra, e poi vi dico perché per me il gioco di squadra importante, dimostra una grande lucidità da parte di chi ha voluto che nascesse un'associazione come la vostra, il sacrificio credo quotidiano di portarla avanti e di farla crescere, e quindi penso, che questo sia il primo punto di partenza di cui darvi atto e per il quale meritate veramente un applauso, e lo dico perché alla parte politica spesso viene chiesto di fare squadra al di là delle appartenenze nell'interesse delle comunità, dei territori, prima ho ascoltato la relazione del presidente Micelli mi ci sono ritrovato in pieno tant'è che ho preso degli appunti non sono appunti che ho portato da casa ma sono appunti che ho preso stamattina ascoltandovi ascoltando il presidente e ci sono degli aspetti e qua vengo al Codice degli Appalti, che mi hanno convinto, intanto il tema della competitività, sì è competitivi se si sta insieme, se si costruisce una

relazione forte con le istituzioni, se le istituzioni scrivono regole certe che vi consentano di competere con i grandi player europei e il know how italiano, e voi lo dimostrate, non ha nulla da invidiare a nessun altro. Però vi dobbiamo mettere nelle condizioni di poter operare al meglio, quindi, questo il primo tema, il Codice degli Appalti migliora queste condizioni, poi tutto è perfezionabile, e noi ci siamo per questo, se i problemi fossero risolti non avreste bisogno di interloquire con noi, invece c'è questa disponibilità all'ascolto, all'impegno comune, alla necessità reciproca di fare squadra. E poi il presidente ha fatto un riferimento, dice la nostra attività può e deve impattare positivamente sul territorio, a me questo concetto piace molto perché è la verità, impatta positivamente sul territorio perché mette nelle condizioni di creare opportunità di lavoro, ed è un tema non trascurabile, impatta sul territorio perché voi interpretate appieno, e lo ha detto prima benissimo il ministro Salvini, il tema della sostenibilità, perché quando qualcuno per anni ci ha propinato il concetto per il quale non bisognasse realizzare opere per rispettare l'ambiente, non soltanto ha fatto un danno al nostro Paese, ma ha fatto passare un messaggio fortemente distruttivo e assolutamente sbagliato, l'innovazione e amica della sostenibilità, e voi siete interpreti di questa innovazione per cui io ritengo che questo sia il punto di partenza per costruire un percorso che sia lungo. Il Pnrr è una grande opportunità, ce l'ha detto anche ieri il ministro Fitto, io ho avuto il privilegio di essere con voi ieri sera, e mi è sembrato un approccio molto serio e realistico il suo, atteso che il Pnrr ed è una grande opportunità che guarda assolutamente alla Rete ferroviaria, e per questo voi siete i protagonisti del cambiamento che vede l'Italia al centro di un investimento miliardario, e quando Gianpiero Strisciuglio stamattina ha fatto riferimento ai cantieri e alle gare del 2023, e a quelle del 2024 ci ha dato un dato che è tecnico, ossia ci ha detto che l'Italia è ripartita. Non era un fatto scontato, non lo si deve soltanto all'iniezione miliardaria del Pnrr, lo si deve ad una volontà politica, permettetemi di dirlo, di un governo che non mi pare abbia esitato un solo secondo ad innestare la marcia e ad accelerare. In questa accelerazione siamo tutti protagonisti di un percorso che ci dovrà portare a dei risultati in un tempo congruo ma soprattutto all'insegna della qualità per questo ci fidiamo di voi.

### **Flavia Landolfi**

*Grazie onorevole Lupi, questo è un grande spunto, sono anni che dibattiamo in questo Paese sulla questione del trasporto delle merci, perché inquinare, trasportare le merci su strada lo sappiamo benissimo inquinare, eppure, nonostante tutti gli sforzi, i bonus, i convegni, i summit continuiamo a trasportare l'ottanta per cento delle merci su strada, e abbiamo anche qualche problema ai valichi, come lei ben sa, perché qualcuno ogni tanto si alza la mattina e decide che il valico lo chiude, allora io adesso secondo lei c'è un modo come dire più concreto per deviare questa china, che è una china che è anche anti canonica?*

## **Maurizio Lupi**

Intanto anch'io saluto tutti chiedo scusa per il ritardo, non ho ascoltato la relazione del presidente Miceli, ma ho avuto l'opportunità di leggerla adesso velocemente. Credo che la prima coscienza che dobbiamo avere per chi è su questo palco, in particolare per chi in questo caso ha l'onere e l'onore di governare è di provare a vincere la sfida del passare dalle parole ai fatti. Perché i temi di cui discutiamo, Morassut lo sa, sono temi che discutiamo da decenni.

Ognuno di noi ha fatto qualcosa nella sua vita, non solo ovviamente lavorativa, ma anche in questo caso pubblica, chi ha fatto l'assessore all'urbanistica del comune di Roma, chi ha fatto il Ministro delle Infrastrutture.

A proposito della domanda, spostare il trasporto dalla gomma al ferro e alle autostrade del mare, l'investimento sul ferro, il tema, io ho fatto il Ministro nel 2013/2014 delle Infrastrutture, già allora avevamo messo mano alla revisione del Codice degli Appalti, ricordo benissimo che la prima proposta che io feci era di una grande semplificazione di quel codice, si usava un termine tecnico allora - l'Italia ha sempre un pregio l'Europa la contestiamo quando la contestiamo, ma quando l'Europa fa delle regole noi dobbiamo aumentare le regole dell'Europa no – per cui dovevamo adeguarci allora a delle regole sul Codice degli Appalti europee molto semplici, siamo riusciti non solo ad adeguarci alle regole europee, ma in quei dieci anni a fare un Codice degli Appalti che diventavamo più europei degli europei.

Tanto solo per penalizzare ovviamente le nostre imprese, no perché sempre in nome della sicurezza della trasparenza, sempre in nome si deve partire da un principio che si capovolge, si parte da un principio che è quello che poi voi rappresentate, non solo voi, ma ritornate non solo voi le associazioni di categoria a rappresentare l'impresa viva. L'impresa è una risorsa, il rapporto che c'è con l'impresa non può essere come principio postulato negativo, di bisogna partire dall'idea che la risorsa di uno Stato sono le imprese, sono i cittadini che si muovono io parto da un principio positivo e non da un principio negativo, quindi le regole non vengono fatte per opporsi, le regole devono essere fatte per liberare le risorse e l'unico criterio vero che si oppone e parlo del Codice degli Appalti al tema, appunto, della possibile corruzione è uno solo, tempi certi e trasparenza. Tempi certi e trasparenza e chi è più bravo metta e corra, questo è l'unico modo, più regole mettiamo più complicazioni mettiamo meno risolviamo l'obiettivo, e ovviamente in questo caso che tutti abbiamo che è quello di dare pari opportunità, che è quello di permettere trasparenza, che è quello di permettere appunto che i fenomeni corruttivi non avvengano.

Sul tema appunto del trasferimento devo dire che è un po' di passi in avanti si sono fatti, no perché inutile negarlo nei diversi governi comunque se vediamo la situazione che c'era prima 2001 è quella che si è poi bloccato dal 2001 ad oggi l'Italia non aveva l'alta velocità, nonostante tutte le politiche tutte queste cose qui si sta lavorando e si sta investendo, avete fatto un grafico che dice che dodici miliardi di euro di Investimenti no, settecento milioni mille ottocento chilometri di opere strategie cui non è vero che

non si sta facendo dei passi in avanti, purtroppo li si sta facendo con i in tempi molto più lunghi di quello in cui dovremo farlo cioè il fattore tempo è diventato uno dei fattori determinanti.

Qui il tema è diverso secondo me, ed è appartiene, e avete fatto bene a dire che il vostro interlocutore, voi siete un'associazione particolarmente atipica un'eccellenza secondo me, avete un interlocutore che Rfi. Il primo tema è strategico, Ferrovie crede nel trasporto merci? Perché è sempre stato nel progetto industriale e di Ferrovie, certamente ha creduto nel trasporto passeggeri perché l'alta velocità ha trasformato il modo di viaggiare. Se oggi abbiamo tutti questi ritardi li abbiamo perché l'infrastruttura si è dimostrata adesso troppo debole rispetto alla domanda che c'è stata, cioè se ci si impiega dodici ore da Torino a Napoli non è perché l'alta velocità non funziona, ma perché ovviamente far passare i treni ad alta velocità sulle stesse infrastrutture, non aggiornarle in tempi rapidi ti porta a quello che noi vediamo, e qui viene il tema poi della manutenzione straordinaria di alcune richieste che avete fatto.

Ma ancora di più il tema rispetto alla domanda è se Ferrovie dello Stato e quindi l'azionista pubblico crede fino in fondo che il trasporto delle merci non sia un optional, o la sorella povera del trasporto passeggeri ma che sia un investimento strategico per questo Paese, la logistica, l'intermodalità, l'investimento, appunto, su tutto quello che fa muovere le imprese - l'Italia che si muove - è un asset strategico del Paese oppure no. Devo dire che per anni al di là delle burocrazie, eccetera, non lo è stato, e lo si vede nei risultati, che cosa vale la divisione merci di Ferrovie, ma non lo dico come rimproverò a Ferrovie lo dico perché quali sono i pilastri strategici dello sviluppo di un Paese? Sono due e allora investo su quei due non su altri.

La logistica l'abbiamo riscoperta solo perché è un virus sconosciuto ci ha obbligato a capire che la logistica è fondamentale, se no, se non ci fosse stato il Covid quando si discuteva dei poli della logistica nel nostro Paese era l'ennesima bestemmia che si dava contro lo sviluppo sostenibile, contro l'inquinamento, e poi abbiamo capito forse che l'intermodalità e la sfida del futuro, e magari abbiamo capito che anziché aver costruito un tracciato ferroviario ad alta velocità e non collegarlo ai porti internazionali, forse qualche genio poteva pensarci prima, e se non colleghi le ferrovie con le autostrade o con i porti non vai da nessuna parte.

Allora volevo solo concludere per dire che questo mi sembra la questione di fondo, e altrettanto la questione di fondo secondo me è uno dei temi che avete posto e che Ferrovie deve capire, ma questo per le grandi aziende pubbliche se le grandi aziende pubbliche del nostro Paese sono convinti di rappresentare non solo l'attuazione strategica degli obiettivi, lo stiamo vedendo per il Pnrr, ma anche hanno un dovere di sviluppare una filiera industriale che è un'eccellenza e di farla crescere perché se c'è anche questo obiettivo l'atteggiamento nei confronti, tra virgolette, delle imprese della filiera, non diventa un atteggiamento ostile ma diventi un atteggiamento totalmente opposto.

Come posso permettervi di crescere, come posso permettere di fare aumentare la vostra qualità, i vostri investimenti, come posso permettermi di fare aumentare il dimensionamento delle vostre imprese, gli appalti li faccio per un anno o per tre anni, il prezzo lo faccio in un modo o in un altro diverso, dipende sempre da questo atteggiamento ed è la questione di fondo che noi abbiamo. Sempre di più noi dobbiamo capire che la filiera industriale la piccola media impresa e ciò che rappresenta è l'investimento del futuro, e che le grandi imprese anche pubbliche come Ferrovie devono avere non solo la preoccupazione di attuare seriamente tutti gli investimenti, che li diamo ma anche di questo è un compito di futuro del Paese cioè di investire su di voi è un atteggiamento che cambia.

È un atteggiamento radicale che mi sembra di aver colto nella relazione del Presidente quando pone, cioè la banalità e concludo, perché ho preso già troppo tempo, e finisco della Decennale Postuma che viene posto sembra un termine tecnico ma non è un termine tecnico, perché se io ti chiedo una fideiussione assicurativa una copertura assicurativa i cinquanta milioni anche per un appalto da dieci e da un milione ti ha ucciso, perché le aziende come le vostre quante coperture assicurative fideiussioni o quant'altro Decennali Postume possono fare, quante ne possono fare? E allora vuol dire che non ho capito esattamente qual è il compito che ho ecco mi sembra di aver risposto.

#### **Flavia Landolfi**

*Peraltro, faceva pensare quando è stato l'ultimo Piano Nazionale della logistica quanti anni fa onorevole? Morassut lei se lo ricorda? Parecchi anni fa credo e abbiamo abbandonato quel filone secondo lei. e vengo alla domanda giustamente l'onorevole Lupi faceva notare abbiamo un grande problema di connessione delle reti; quindi, non ha senso fare la cattedrale nel deserto, se la cattedrale nel deserto non ha tutto un sistema viario e ferroviario, questo mi fa venire in mente il tema del ponte, perché sul tema del ponte sullo Stretto, voi avete detto non s'ha da fare come risponde a chi vi accusa di dire sempre di no?*

#### **Roberto Morassut**

Non abbiamo mai coltivato questa cultura del no, penso che sia abbastanza chiaro a tutti nessuno ha mai fatto o eletto a ideologia la cultura dello no. Qui c'è un altro problema, noi non siamo contrari, noi il gruppo democratico, le opposizioni chiamiamole così, non si sono espressi contro il ponte sullo Stretto, i problemi che abbiamo posto sono i seguenti: anche diciamo il ponte sullo Stretto fa parte del sistema di connessioni con l'Europa che nessuno discute che universalmente approvato e ha una sua evidente funzione diciamo di completamento infrastrutturale degli assi fondamentali del Paese.

I problemi che abbiamo posto sono i seguenti, intanto il progetto, riparte la questione del ponte senza un vero progetto, senza un vero progetto è inutile che su questo ci sia una discussione tanto approfondita, e mi si è fatto un azzardo senza avere sedimentato e aver definito in maniera sufficientemente credibile che cosa dobbiamo fare, perché

nella precedente esperienza di governo con Draghi che non era mica uno della Tav, non è che Draghi era uno di quelli non era uno Tav, il governo Draghi era un governo nel quale c'erano tutte le forze politiche tranne Fratelli d'Italia col ministro Giovannini aveva istruito un percorso, uno dei tanti percorsi, di studio e di approfondimento sul modello progettuale di questa opera molto complessa che non è arrivato a destinazione anche perché quella commissione che aveva quasi finito i suoi lavori è stata messa da parte, la commissione che aveva avuto anche un suo costo.

Nel frattempo è stato fatto un programma di modernizzazione sostenibile dell'attraversamento veloce noi non abbiamo un'idea chiara di che cosa dovrebbe essere questo ponte, delle tre campate, delle due campate, ci sono state diverse audizioni in commissione sul tema della intermodalità di quest'opera e cioè opera stradale e al tempo stesso opera ferroviaria, e della complessità enorme che è rappresentata da un'opera di carattere intermodale, cioè con due corridoi ferroviari e un corridoio doppio ovviamente stradale con due campate, quindi non sappiamo bene qual è l'obiettivo verso il quale dobbiamo andare.

Questo è un primo punto che abbiamo posto per avere un'opera sicura un'opera che possa essere messa in attuazione con c'è con una chiarezza progettuale sufficientemente credibile. La seconda questione riguarda i costi naturalmente, conseguita la prima perché se non hai chiaro l'obiettivo non è chiarire nei costi su questo abbiamo avuto una discussione molto animata nelle Commissioni di merito in Parlamento, non è chiaro quanti sono i costi, qual è il valore dell'opera e qui si rischia ovviamente di entrare dentro il solito film all'italiana in cui ci si imbarca su un'opera che poi non sappiamo quanto costerà. Questo è il secondo rischio che abbiamo sollevato.

La terza questione lo dico molto francamente è il modello di gestione societaria, perché non si può decidere che il Consiglio di Amministrazione di questa società, ma non è una cosa populista che sto dicendo è un'eco sarai i soldi no non si può decidere che il Consiglio di Amministrazione di questa società, quando ancora non c'è un progetto esecutivo finale, abbia già un Consiglio d'Amministrazione che viene pagato 250mila euro a membro del Consiglio d'Amministrazione in deroga a tutte le decisioni che il Parlamento ha preso su questo tema, cioè sui limiti i tetti di spesa per i dirigenti delle società, e non solo il Consigli di Amministrazione ma anche i dirigenti della società cioè noi abbiamo riempito di soldi già una società che deve gestire questa opera senza aver chiaro né l'opera e né i costi che avrà quest'opera.

Questo non va bene dal punto di vista dell'etica pubblica, dal semplice punto di vista dell'etica pubblica, e non è una affermazione populista è un'affermazione di metodo e di criteri e di serietà con la quale si debbono gestire certe coraggiose opere e certe coraggiose imprese, perché questa è una grande impresa, è la più grande opera infrastrutturale che c'è stata mai concepita e che ma io mi auguro verrà realizzata. La quarta questione è quella che è stata posta una domanda e cioè la contestualità, il sistema delle reti che ruota intorno al ponte dello Stretto, cioè dall'altra parte cosa

troviamo che Sicilia troviamo c'è una programmazione di opere pubbliche per dare una rete al territorio siciliano e per rafforzare la rete del continente nel Mezzogiorno, non c'è, e non c'è nemmeno una programmazione per far sì che questo avvenga perché nel Pnrr le ultime rimodulazioni hanno ridotto le risorse per il Mezzogiorno, la risposta del ministro io mi dispiace qui non voglio fare una polemica, ma se mi fa questa domanda devo dire quello che penso e l'ultima rimodulazione del Pnrr il ministro Fitto ha detto, no va beh, qualche cosa si è tolto ma perché le opere non erano pronte, ma le opere non erano pronte ma il sistema italiano è attrezzato per sostenere i comuni per sostenere le amministrazioni locali che non ce la fanno, perché non ce la fanno, e non sono solo quelle del Mezzogiorno abbiamo grandi centrali e grandi compagnie come per esempio Invitalia che possono intervenire da grande libero calcistico per entrare in campo laddove c'è una falla, non si può accettare, se non ce la fanno prendi i soldi e li porti da un'altra parte, e questo non va bene soprattutto per il Mezzogiorno, dove il 40% degli investimenti di prammatica non viene mai raggiunto, qui questo è un è un tema secondo me importante.

Si è detto questi soldi, comunque, saranno rimpiazzati e saranno rimodulati dai fondi europei, apriti cielo, apriti cielo, perché lo sappiamo tutti come finisce questa questione. Allora noi criticiamo questi quattro aspetti riteniamo che non sia matura una decisione esecutiva su quest'opera, soprattutto ho veduto quello che è accaduto negli anni passati e riteniamo anche un po' maliziosamente mi permetto di dire che in questa prima fase di avvio il problema non sia come si fa a quest'opera, il problema non è come fare questo opere se farla risolvere un problema di contenziosi che c'è stato, scusate la malizia e dato che è un'opera che durerà vent'anni, intanto in questi cinque anni risolviamo il problema, non vorrei che finisse così, questi sono i motivi che ci hanno portato non a dire no ma dire attenzione ad aprire un warning molto a corto su come si va avanti.

#### **Flavia Landolfi**

*Grazie vedevo che l'onorevole Zinzi si agitava sulla sedia, non posso che fare anche alla stessa domanda a questo punto anche l'onorevole Lupi brevemente, voglio fare anche un terzo giro se riusciamo.*

#### **Gianpiero Zinzi**

Io mi agitavo perché sono il meno leggero dei tre e quindi la sedia, ma il tema è questo l'onorevole Morassut fa la sua parte chiaramente la verità è che sul Pnrr non c'è stata alcuna rimodulazione sulle grandi opere per cui se il tema di oggi è Cantieri in marcia noi dobbiamo chiaramente fare una riflessione su questo e al contrario il tema del ponte sullo stretto a differenza di quanto poteva risultare in passato perché quest'opera è stata pensata molti anni fa non è più un'opera isolata per cui parliamo di un corridoio verrà completato con opere infrastrutturali che includeranno la Sicilia, per cui non è che qualcuno ha immarginato di costruire un ponte nel deserto, e dal momento che non sarà una cattedrale nel deserto l'obiettivo del governo è porre la prima pietra nel 2024 dell'opera più importante d'Europa c'è solo una cosa che

condivido di quanto ha detto il collega Morassut ha fatto riferimento al coraggio. Effettivamente questo è un governo che ha coraggio perché quando si governa bisogna avere anche il coraggio di scelte importanti sicuramente difficili e quanto ai costi il mancato collegamento con la Sicilia costa, queste sono stime certificate che non faccio semplicemente io, 6miliardi all'anno e se il ponte come si stima costerà tredici miliardi e mezzo il corso sarà assorbito in due anni quindi la valutazione tecnico-scientifica è sostenibile e neanche a farlo apposta dico sostenibile perché questa è un' opera che cambierà il volto del Paese e darà un grande contributo non soltanto all'Italia ma tutta l'Europa.

**Flavia Landolfi**

*Grazie anche per la sintesi onorevole Lupi.*

**Maurizio Lupi**

Ma su questo, così passiamo al terzo giro, sarò molto sintetico secondo me ha fatto bene il ministro Salvini ma anche il governo ha ritenere il ponte sullo Stretto non l'opera da realizzare ma un simbolo, un segno, di un'Italia che non può più sopportare di essere divisa, ricordo solo per me stesso, che c'è stata una grande opera che ha unito l'Italia molto più dei pensieri delle discussioni dei politici che si chiama autostrada del Sole, e l'autostrada del Sole è stata quella a proposito del ruolo che hanno le infrastrutture che ha unito un pezzo di paese nonostante, se andate a vedere lo dico non per polemica all'amico Morassut, l'Unità di quegli anni perché io quando mi tolsi le obiezioni che si facevano a quell'opera sono esattamente le obiezioni che sempre si fanno alle realizzazioni di tutte le opere e tutte le grandi opere, c'è un unico principio che ho imparato che una grande opera, un investimento in infrastrutture chiama qualificazione del territorio, no, quando voi fate l'alta velocità quando realizzate la metropolitana che cosa accade a quel territorio circostante, accade che quel territorio ne prende una vocazione si sviluppa, si mettono le imprese, si fa la logistica, si sviluppano le abitazioni, quindi queste polemiche secondo me nel 2023 dovrebbero essere messe da parte, la sfida vera è il disegno che c'è dietro, la capacità di realizzarlo nei tempi certi, una visione di paese complessiva questo mi sembra che sia il tema e certamente il ponte sullo Stretto cambia la logica, l'alta velocità perché non è arrivata a Reggio Calabria si è fermata non a Eboli, come scriveva qualcuno, ma si è fermata a Salerno, semplicemente perché lo dico a proposito di Ferrovie come cambiano. Quando io feci questa domanda l'allora Amministratore Delegato mi rispose, ministro lì non c'è la domanda, esattamente l'opposto, non come non c'è la domanda è chiaro che se faccio l'alta velocità nel nord del Paese nell'asse est-ovest la domanda esiste, ma le infrastrutture su quelle materiali e adesso anche quali immateriali, perché qui dobbiamo vincere la sfida della digitalizzazione, e le altre cose, creano la domanda, creano la riqualificazione creano lo sviluppo, dobbiamo poi realizzarle bene devono essere compatibili con l'ambiente, dobbiamo dargli tempi certi, quindi per me sono sempre stato un sostenitore del ponte sullo stretto speriamo lo si realizzi e speriamo che si realizzi complessivamente mai è la sfida del governo, saremo misurati su questo

che si realizzi complessivamente in questi cinque anni quel disegno che stiamo attuando.

### **Flavia Lanfoli**

*Grazie. Ultimo giro rapidissimo, rimodulazione Pnrr nel grande tema 13miliardi in meno ai sindaci, ieri Decaro all'assemblea dell'Anci ha insomma fatto capire di non essere particolarmente contento, anche lì ci sono alcune novità nella manovra per i sindaci allora per il taglio dei trasferimenti di cassa, insomma c'è un pò di trambusto su questo, qual è la vostra posizione.*

### **Roberto Morassut**

Questo l'ho in parte detto nella risposta precedente, il Pnrr è una macchina complessa e che ha al suo interno anche, diciamo, i margini per una di rimodulazione in corso d'opera, c'è bisogno di cambiarlo continuamente, purtroppo, una parte dell'attuale maggioranza al Pnrr non ci ha creduto, ho comunque ci ha creduto marginalmente, insomma, non è stato mai convinto fino in fondo la parte più rilevante di questa maggioranza, non ci ha creduto perché non ha partecipato all'esperienza di governo precedente, e quindi il primo istinto è stato quello di rimetterci un po' le mani no, rivedere un po' le cose questo secondo me ha molto pesato sulle vicende di questi ultimi mesi e poi l'altro è stato la scelta di centralizzare.

La scelta di centralizzare all'interno del governo e all'interno della Presidenza del Consiglio questo è stato sicuramente un elemento che paradossalmente ha rallentato la macchina e ha un po' tolto ai Comuni, come ricordato da Decaro, quel protagonismo che invece debbono avere, anzi debbono essere accompagnati e sostenuti i Comuni nella realizzazione delle opere.

Se noi togliamo le risorse per i piani integrati, se togliamo le risorse per le periferie, come è stato sempre detto, ma sempre dicendo ma poi le rimetteremo perché i Comuni non sono pronti, questo già significa un po' togliere lo spirito di questo grande programma, che è un programma di riabilitazione nazionale, è una cosa che è cinquanta volte il Piano Marshall, però con un funzionamento diverso perché non è un finanziamento di sovvenzione di risorse che vengono date con una restituzione, come fu allora in un tempo indefinito, è un meccanismo che comporta delle responsabilità delle amministrazioni in un carattere diffuso.

C'è un centro con l'istinto di voler governare dal centro voler cambiare alcune cose di una macchina che era già in corsa e che non aveva colore politico, non era colore politico, è stata secondo me esiziale per determinare dei rallentamenti poi io penso quello che ho detto all'inizio e cioè che un paese come l'Italia, comunque, per le sue caratteristiche che non sono rimovibili nell'arco di un breve periodo di cinque anni per le sue complessità non è propriamente in grado di assorbire una tale quantità di risorse, e che forse lo sforzo principale che andrebbe fatto ancora oggi e che andava forse fatto anche in passato era quello di chiedere all'Europa un dilazionamento dei tempi, questo credo che sia importante resta ancora un tema perché in sei anni è impossibile arrivare

a quei risultati, però anche nello stesso tempo seguire un meccanismo e cercare di non imballarlo il più possibile con polemiche che poi alla fine diventano politiche.

**Flavia Landolfi**

*Grazie. Onorevole Zinzi trasporto e sostenibilità come si conciliano.*

**Gianpiero Zinzi**

Si conciliano perché l'investimento su rotaia e chiaramente la risposta a tutto questo e una volontà chiara ma anche logica e si ricollega la sua domanda anche con la risposta del collega Morassut, perché la scelta del governo sugli indirizzi del Pnrr è una scelta chiara sulle grandi opere e quindi diventa una scelta per questo sostenibile ma è anche una scelta che carica di responsabilità chi deve realizzare queste opere perché tutti quanti noi abbiamo radicamento nei Comuni nelle amministrazioni locali io sono stato un amministratore locale ed è evidente che se abbiamo un tempo ridotto per realizzare delle opere la scelta e concentrare le risorse sulle grandi opere, e in questo voi siete chiaramente protagonisti quindi è una scelta che il Governo fa avendo la consapevolezza di avere interlocutori all'altezza del risultato da raggiungere.

Allora io dico sulla rimodulazione del Pnrr ottima la scelta del governo perché ha un obiettivo, sia chiaro, il governo ha chiesto all'Europa già da tempo di rivedere la tempistica non eravamo noi quelli che ritenevano che si potesse realizzare tutto nei tempi che dettava all'Europa, ma oggi dobbiamo adeguarci a delle regole che non scegliamo, e quindi per farlo dobbiamo evitare che i soldi siano sprecati perché se le opere non si realizzeranno noi dovremo comunque, noi cittadini italiani, restituire un buon capitale all'Europa e allora su questo, faccio un inciso brevissimo, sul tema della sostenibilità c'è un dato prima nell'opinione pubblica prima le grandi opere alla luce della politica del no erano viste come qualcosa di molto negativo e produceva questa negatività un effetto sulla politica che veniva condizionata in questo senso, ma anche su di voi, oggi l'opinione pubblica invece è orientata diversamente sull'innovazione allora questo momento favorevole lo dobbiamo sfruttare per fare le opere, per farle presto e puntando sulla qualità di tutti, del servizio e soprattutto del vostro lavoro e allora noi siamo qui a tendervi una mano oltre che ad ascoltarvi e a sostenervi perché riteniamo che al centro di questo progetto d'innovazione del Paese non possiate che esserci voi.

**Flavia Landolfi**

*Grazie. Per altro mi permetto d'inserirmi perché sul tema del Pnrr e della rimodulazione c'è una complessità in più per quanto riguarda Ferrovie, noi lo sappiamo benissimo ci sono tutta una serie di tappe intermedie che adesso sono al vaglio del ministro Fitto, con tutti gli operatori economici e noi sappiamo che se sulle residenze universitarie si può giocare con l'overbooking cioè io faccio centotrenta posti letto in più in modo che se nel 2026 me ne vengono meno, io ne ho in più, e quindi la rata la prendo. Sulle ferrovie abbiamo qualche problema, questo non lo possiamo fare, a non quindi insomma su questo cioè diciamo c'è un tema da tenere, diciamo così sotto controllo. Io vengo a lei la domanda è difficile ne ho parlato prima con il commissario Castelli, non*

*ha un'ossessione per questo tema ma semplicemente penso che abbia veramente un peso notevole sull'economia sugli operatori economici il Patto di Stabilità allora c'è un grande tema, c'è molta confusione, lei che idea si è fatto.*

### **Maurizio Lupi**

Sinteticamente, il Patto di Stabilità è la vera discussione in Europa, Mes e tutto il resto è il contorno, il vero problema è il patto di Stabilità perché segna un atteggiamento dell'Europa per il futuro che deve tener conto di quello che è accaduto in questi anni. Cioè se l'Europa per la prima volta ha iniziato a capire che prima ognuno si salvava da solo. Dopo il Covid ha iniziato a capire che per esempio si deve fare un debito pubblico in comune, e non più solo il debito pubblico dell'Italia, ognuno che si arrangia da solo e mette a disposizione tante di quelle risorse, di quello di cui stiamo parlando, sono le tante risorse che vengono messe a disposizione, una parte a fondo perduto, da una parte ovviamente a prestito, per realizzare quelle infrastrutture, quelle riforme necessarie perché ogni singolo Paese e l'Europa nel suo complesso possono accettare la sfida del futuro.

Obiettivo 2020/2030 insomma tutti gli obiettivi che ci si dà. Come è pensabile che lo strumento che regola la vita economica dei diversi Paesi rimanga identico, com'è pensabile che la discussione che già si faceva dieci anni fa dove è giusto considerare gli investimenti un costo, ed è giusto che ogni singolo Paese fa, e nel patto di stabilità quegli investimenti devono essere calcolati o non devono essere calcolati.

Adesso è un paradosso, ma scusa, da una parte mi dai le risorse 200miliardi, 197miliardi, 70 a fondo perduto e il resto a prestito e mi dici che devo realizzarli tra l'altro, perché il vero problema che l'unica novità del Pnrr che c'è un punto, o entro il 2026 li devi fare, se non li fai restituisci i soldi, no, e poi mi dici che gli devo fare il 2026 e quegli investimenti che faccio me li consiglieri a debito, ma c'è qualcosa che non funziona, no, c'è qualcosa che esattamente il fatto che la mano destra non sa che cosa fa la mano sinistra, oppure che la burocrazia prevale sull'indirizzo politico.

Allora il lavoro che noi dobbiamo fare è un lavoro esattamente che va in quella direzione, cioè, l'Europa insieme agli altri Paesi, l'Italia insieme agli altri Paesi in Europa protagonisti sia a lavorare in questa direzione, e la smettiamo che uno pensa solo al proprio orticello, perché non ci si salva da soli, non ci si salva da soli, avevamo il Covid, è arrivata la guerra in Ucraina, adesso abbiamo drammaticamente un altro fronte che si è aperto nel Medioriente, bah, dove andiamo. Allora, però, quello che noi diciamo è che dobbiamo essere protagonisti in questo cambiamento, quindi, mi sembra che questa sia la sfida, intanto siccome credo di essere l'ultimo intervento vi faccio gli auguri e magari ci rivediamo fra un anno per vedere quali passi abbiamo fatto avanti, ma prima sia Morassut che Zinzi hanno detto una questione che secondo me va vista che è quella della formazione, perché ho visto che anche nella relazione del Presidente è stata posta ed è un tema che voi fate bene a sottolineare perché è il pilastro vero che può costruire, al di là delle regole, dei soldi, delle risorse, il futuro.

Se ci manca la manodopera qualificata, se non ritorniamo a investire negli ITS negli istituti tecnici professionali nell'idea culturale che la dignità e il lavoro qualunque esso sia, e che abbiamo bisogno come il pane di investire nelle generazioni future, non andiamo da nessuna parte e ognuno deve fare la sua parte. Le associazioni mi sembra che lo stiano facendo, credo che altrettanto il Governo, ci sono dei temi, lo dico a Morassut e non dovrebbero essere né di destra né di sinistra, come diceva il mio amico Gaber: "che cos'è la destra che cos'è la sinistra", si diceva che il tram era di sinistra se ti ricordi e la metropolitana era di destra, adesso mi sembra che le questioni che dobbiamo fare e siano di buon senso per il bene comune dell'Italia. Grazie

**Flavia Landolfi**

*Con quest'auspicio io vi ringrazio e chiedo alla regia di inviare il contributo della senatrice Paita. Grazie*

**Raffaella Paita**

Buongiorno a tutti. Un caro saluto agli amici di Anceferr e davvero le mie scuse per non poter essere presente oggi. Ho provato fino all'ultimo a ritagliarmi questo spazio ma poi il fatto che la Presidente del Consiglio Meloni oggi venisse in aula per parlare dell'impostazione sul consiglio europeo ha reso la mia presenza impossibile a causa dei lavori parlamentari ma capirete perfettamente che la situazione internazionale, le difficoltà che stiamo vivendo sulla situazione geopolitica e in particolare le crisi dell'Ucraina ed Israele richiedono anche dal punto di vista parlamentare una presenza costante e un'attenzione rispetto all'impostazione che noi portiamo in Europa.

Il convegno di oggi è un convegno molto, diciamo, importante anche molto interessante e d'altro canto siamo abituati insomma ad avere contributi sempre molto capaci di farci riflettere e impostare il lavoro per il futuro da parte di Anceferr, mentre il Paese sta portando avanti opere importanti come quelli del Pnrr e altre opere del fondo complementare; quindi, diciamo che l'impostazione complessiva del programma di Rfi quindi tutte le opere ferroviarie. Questo deve indurci, a due tipi di riflessioni: la prima è ovviamente sempre quella di continuare il prezioso lavoro di semplificazione e di velocizzazione degli interventi che purtroppo non è ancora arrivato a un livello ottimale, nonostante i tentativi fatti nei vari decreti che hanno in qualche modo sistematizzato il tema del Pnrr, noi abbiamo ancora troppe norme di riferimento, abbiamo ancora opere che possono essere realizzate in tempi lunghissimi e molto di questo deriva da una necessità di semplificazione che c'è ancora, non è esaurito questo lavoro, non lo consideriamo un obiettivo raggiunto perché siamo ancora molto lontani. Correzioni vanno fatte al tema complessivo del P, ma correzioni vanno fatte anche al Codice degli Appalti.

È inutile continuare a cantare vittoria quando invece la necessità di un'applicazione pratica sul campo ci porta inevitabilmente a considerare ancora molto decisivi interventi di ulteriore semplificazione.

Ovviamente tutto ciò è più comprensibile e anche più chiaro se un contributo dal punto di vista delle norme che ancora possono essere costruite per allentare la morsa della burocrazia nel nostro Paese vengono da chi le cose le sa fare, dalle imprese che lavorano nel settore, da chi è sul campo e da chi, per dirla nel gergo ormai tanto citato, mette a terra interventi.

Ecco perché oggi diciamo in un momento di riflessione importante per capire dove ancora possiamo lavorare, io come sapete diciamo penso che sia importante lavorare ancora sul tema delle autorizzazioni, delle progettazioni e anche della fase degli appalti, ma poi abbiamo anche una necessità di rafforzamento del sistema imprenditoriale e

che è ancora troppo piccolo, troppo parcellizzato e quindi non sempre in grado di offrire dal punto di vista tecnico tutte le soluzioni per i grandi interventi che abbiamo in atto. D'altronde le ambizioni del nostro Paese dal punto di vista infrastrutturale sono alte. Bisogna avere una capacità normativa in grado di sopportarle ma anche una capacità imprenditoriale in grado di farle, e non ci sono dubbi sul fatto che le competenze tecniche, la capacità dimostrata dalle nostre imprese va in questa direzione.

È importante anche aver ritrovato un clima di fiducia nei confronti dell'imprenditoria del nostro Paese, in generale sul tema dell'imprenditoria, perché per tanti anni questa fiducia sembrava quasi venir meno l'epoca in cui come dire si gridava non nel mio giardino, alla decrescita felice, all'identificazione degli imprenditori come prenditori. Ecco grazie al cielo questa stagione si è molto ridimensionata, io dico grazie soprattutto al governo Draghi che ha infuso fiducia, diffuso un nuovo metodo in questo Paese e noi come classe politica, classe dirigente, dobbiamo avere una grande capacità di investimento anche sulla impresa di questo Paese.

Infine, voglio sottolinearvi, proprio per evitare di essere troppo lunga, perché un intervento video mi rendo conto non è interessante come un intervento di persona, sul fatto che noi abbiamo bisogno di concentrarci sul tema delle manutenzioni.

La manutenzione, cioè riportare in vita e riportare a modernità un'opera talvolta vale di più che realizzarne una nuova, però questa logica di manutenzione è una logica che deve avere intanto un contributo paritetico tra pubblico e privato, e poi diciamo una costanza; quindi, investimenti e la capacità di tenere diciamo così su un tratto di modernità le nostre opere strategiche è davvero molto importante. Lo dico per una logica ovviamente di investimenti, di funzionalità, di servizio ma anche per una logica di sicurezza. E non siamo a un livello positivo, lo dico con franchezza, tutto quello che sta accadendo sulla nostra rete ferroviaria è sconcertante.

Ogni giorno c'è come dire un inghippo, ogni giorno c'è un problema, ogni giorno c'è un cattivo funzionamento che si ripercuote sull'utenza che danneggia l'immagine del nostro Paese e che rende ancora più classica l'esigenza di investire e meglio in manutenzione. Su questo punto io vorrei che ci fosse un'unità di intenti, unità istituzionale senza rimbaltarci responsabilità.

È chiaro che i problemi derivano anche dal passato ma bisogna cominciare a investire sul futuro e non mi pare che da parte del governo fino ad oggi siano arrivate iniezioni di iniziativa sul tema delle manutenzioni. Gli investimenti sono pochi, troppo pochi, e a pagarne, ripeto, le spese è un Paese che si danneggia dal punto di vista dell'immagine e un'utenza che non ha il diritto di muoversi e questo è davvero inaccettabile.

Ecco perché io penso che dal punto di vista istituzionale anche coinvolgendo al Parlamento in tutte le sue articolazioni forse è venuto il tempo per lavorare anche su questo tema ovviamente ne gioverebbero anche le imprese, ma soprattutto ne gioverebbero gli italiani. Grazie a tutti

## **Tavola rotonda:** “Il diritto a un lavoro sicuro”

intervengono

La segreteria del PD con delega Politiche del Lavoro On. **Maria Cecilia Guerra**

Il segretario generale FILLEA CGIL **Alessandro Genovesi**

Il segretario generale Feneal Uil **Vito Panzarella**

Il segretario generale Filca Cisl **Enzo Pelle**

Il presidente di Anceferr **Vito Miceli**

modera

**Lucilla Vazza** giornalista e responsabile comunicazione Anceferr

---

### **Lucilla Vazza**

*Buon pomeriggio riapriamo i lavori. Invito tutti a rientrare in sala grazie i nostri ospiti sono arrivati e poi il tema è di quelli che ci riguarda da vicino tutti indipendentemente dall'ambito in cui operiamo, parleremo di lavoro, di diritti, e di diritto a un lavoro sicuro. Intanto invito sul palco i nostri ospiti l'onorevole Maria Cecilia Guerra, che ricordo oltre a essere deputato del partito democratico e anche nella segreteria del Pd, con la delega alle politiche del lavoro. Prego. Accogliamo con un applauso anche Alessandro Genovesi che tutti conosciamo il segretario generale Fillea CGIL, grazie. Vedo anche Vito Panzarella, si accomodi, accogliamo con un applauso il segretario generale Filca, ho fatto una gaffe pardon Feneal UIL a quest' ora si incrociano gli occhi. E chiamiamo sul palco anche Enzo Pelle segretario generale Filca CISL insieme a Vito Miceli che il nostro presidente Anceferr. Vi mando i saluti del senatore Durigon. sottosegretario del lavoro, che purtroppo si è ammalato ed è completamente senza voce, perché gli avevamo proposto un videocollegamento ma non è in grado di parlare, quindi gli facciamo gli auguri però, insomma, oggi non sarà con noi. Dunque, io prima di sedervi e di sedermi con gli ospiti lancerei un video che abbiamo realizzato per ripercorrere insieme il senso storico del nostro lavoro, perché come ci hanno ricordato stamattina e chi ha seguito i lavori lo sa, le infrastrutture ferroviarie hanno costruito il paese, hanno costruito la nostra identità e quindi è giusto anche ogni tanto ricordarcelo anche con le immagini dell'Istituto Luce e quelle moderne grazie.*

**(in sala viene proiettato un video)**

### **Lucilla Vazza**

*Quando guardo queste immagini storiche, ma anche le immagini contemporanee dei nostri cantieri dei nostri lavoratori mi si spezza un po' la voce perché noi siamo tutti i lavoratori e quindi mi emoziona parlare di diritti e di diritti al lavoro sicuro, perché*

*ognuno di noi nel suo piccolo scusate ma io vengo da una famiglia, va be' faccio un piccolo aneddoto personale mio nonno veniva da una famiglia che nel suo piccolo faceva già un'impresa e avevano fornito il legname per costruire i binari in Basilicata immaginiamoci una sfida di un secolo fa, quindi ecco da allora siamo andati avanti parecchio, siamo qui, ed è giusto parlare di diritti perché c'è tanto da dire e tanto da fare, c'è tanto da lavorare, abbiamo le sfide del Pnrr, le sfide ordinarie del nostro ambito che riguardano la costruzione e la manutenzione, e gli argomenti sono tanti i nostri lavoratori, le nostre imprese devono lavorare in sinergia per cui io darei la parola all'onorevole Guerra, non solo perché è l'unica signora, l'unica donna presente e quindi mi sembrerebbe ovvio dare a lei la parola per prima, però mi piace fare un'introduzione politica su questo tema al di là della stretta inerenza i nostri temi ferroviari però parliamo un po' di che cos'è oggi il lavoro, i diritti e il diritto al lavoro sicuro.*

### **Maria Cecilia Guerra**

Grazie a voi per questo invito, una bella responsabilità aprire una tavola rotonda su questo tema così importante così attuale parto subito coi piedi nel piatto nel senso che sono rimasta molto colpita da alcuni dei commenti dopo la strage di Brandizzo e il commento che mi ha più colpito, non dico il peccatore ma forse lo riconoscete, e chi dice l'errore umano è inevitabile, ecco al di là della situazione specifica della sicurezza del lavoro l'errore umano centra, ovviamente, ma non è la cosa a cui dobbiamo guardare, noi dobbiamo guardare a come prevenire l'errore umano, a come, quindi, evitare che quelle situazioni in cui anche una distrazione umana può causare e avere delle conseguenze notevoli che possano essere appunto evitate.

E uno degli elementi da cui vorrei partire è sicuramente l'elemento dell'organizzazione del lavoro, cioè il modo in cui noi facciamo lavorare le persone, perché è evidente che la distrazione l'errore umano si manifestano con molta più possibilità se tu sei in una situazione in cui hai dei ritmi di lavoro incredibili, no, o se è sotto pressione perché deve consegnare in un tempo non adeguato, quindi questo è il primo problema che vorrei considerare, cioè vorrei ricordare più che considerare, cioè l'organizzazione del lavoro e lo stress che provoca sia sulla salute fisica e psichica delle persone, sia appunto sulla sicurezza, ovviamente, anche i ritmi di lavoro sono molto importante abbiamo avuto altri incidenti adesso al di là del settore specifico in cui voi operate parlando anche un po' più in generale ci sono stati fenomeni rilevanti di incidenti anche mortali sul lavoro che sono stati determinati dalla elusione delle procedure di sicurezza, elusione che, anche queste sono legate ai ritmi imposti, ad esempio per la consegna dei lavori. I tempi in tutti i contesti.

Il tempo necessario a svolgere un lavoro deve essere definito in modo coerente, cioè non posso pretendere una consegna in un tempo che non è compatibile con lo svolgimento di cui lavoro nel rispetto della salute e della sicurezza dei lavoratori cosa di cui spesso ci dimentichiamo e qui entra in gioco anche il fatto di chi decide questi tempi come vengono decisi. Una discussione molto frequente nel nostro Paese riguarda ad esempio il lavoro con gli algoritmi che non è soltanto quello dei fattorini

che consegnano a domicilio, ormai in molta parte dell'organizzazione del lavoro avviene anche attraverso procedure autorizzate che si basano anche su degli algoritmi ma chi decide? Come si decide? E qui c'è un problema importantissimo, cioè la trasparenza di queste modalità attraverso cui si controlla il lavoro, perché queste modalità non sono di per sé nemiche del lavoratore o no, possono essere organizzate in un modo o nell'altro.

È importantissimo l'Europa sta lavorando molto su questo, il fatto che ci sia trasparenza e partecipazione nelle modalità di organizzazione del lavoro anche per quanto riguarda tempi ritmi, e quindi la definizione, appunto, anche come dicevamo dei temi relativi ai tempi di consegne. Da questo punto di vista siccome io sono una rappresentante politica, cioè, il fatto che nel decreto lavoro del quattro maggio si sia tornato indietro rispetto alla conquista di una maggiore trasparenza, che era stata ottenuta anche per via normativa proprio per quanto riguarda gli algoritmi, quindi la loro conoscibilità, ai rappresentanti organizzativi dei lavoratori, perché sono un elemento fondamentale del modo in cui si svolge il lavoro. Lo considero un passo indietro non giustificabile, e anche peraltro arretrato rispetto quello che ci imporrà la disciplina europea. Dopodiché c'è un tema più generale e cioè le condizioni in cui avviene lavoro qui parlerei di precarietà. Ma guardate parlerei di precarietà sia dal punto di vista dell'impresa che dal punto di vista del lavoro non vi stupirà che il primo tema ad affrontare in questo contesto sia quello degli appalti, subappalti e subappalti, perché in quel caso appunto noi assistiamo a una doppia precarietà all'attivazione di imprese che io definisco qua precarie, per intenderci, cioè, per imprese che non sono strutturate che non hanno la maturità la competenza sufficiente per affrontare magari delle responsabilità nel campo delle commesse che vengono loro affidati, che richiedono formazione esperienza competenza che spesso non è stata fatta, si può costruire un'impresa anche in modo, senza avere preparazione, in più queste imprese non strutturate non formate perché sopravvivono? Sono su può dire alimentate proprio dal fatto che sono quello che sono in grado di garantire dei tempi e costi più bassi, ma dietro tali dei tempi e costi più bassi c'è minore sicurezza sfruttamento del lavoro e più rischio.

Quindi è più facile anche che in questo contesto si sviluppino situazione di irregolarità di dumping, trapassare appunto i costi e contratti con meno tutele, quindi come rivedere anche dal punto di vista normativo perché ovviamente io sono anche una parlamentare, quindi, mi pongo anche questo problema, il tema degli appalti mi sembra essenziale e noi abbiamo noi tendono a mia parte politica, insomma, come deputata del Partito Democratico abbiamo contestato il Codice degli Appalti nella versione in cui ha riaperto in maniera indiscriminata ai subappalti, agli appalti e subappalti, è vero che c'è una normativa europea che riflette più situazioni diverse rispetto a quelle del nostro paese, ma avevamo resistito anche nel passaggio precedente a un'interpretazione troppo diretta nel nostro Paese di regole che sono adeguate a paesi con strutture produttive diverse, e quindi quello il tema su cui bisogna assolutamente fare una riflessione, tornare indietro proprio a partire dal tema della

sicurezza, a cui poi io aggiungo anche il tema della svalutazione del lavoro, per le basse retribuzioni, ma oggi parliamo di sicurezza, e quelle le cose purtroppo si parlano insieme, l'irregolarità del lavoro, la sicurezza, le basse retribuzioni e quindi la poca dignità del lavoro e la sua scarsa qualità, e ovviamente l'altro tema che riguarda il codice degli appalti ma che riguarda anche gli appalti privati riguarda il fatto di capire quale contratto deve essere applicato nel caso in cui tu subappalti un lavoro quindi nel Codice degli Appalti c'è una regola che dovrebbe essere abbastanza chiara, che però in realtà in alcune situazioni viene aggirata, dobbiamo monitorare, capire come stringerla di più, io sono anche perché la stessa regola si applichi al soggetto che vince l'appalto, il contratto che dovrebbe essere applicato da chi glielo affida è una regola che io sarei pronta ad estendere, non dico domani ma ieri, anche agli appalti privati, perché assolutamente necessaria.

Parlavo di precarietà dell'impresa ma ovviamente la precarietà del lavoro gioca ruolo importantissimo nel tema della sicurezza perché è strettamente legato anche a quello della formazione, di cui si parla e stravolta si straparla, nel senso che è un titolo che diciamo tutti ma poi la concretezza di che cosa effettivamente significa non emerge sempre e il fatto che noi abbiamo sullo stesso luogo di lavoro la compresenza di lavoratori che sono operanti con contratti e situazioni di lavoro completamente diversi, quindi possono essere lavoratori a tempo indeterminato, lavoratori a tempo determinato, persone in appalto che lavorano a fianco di persone che sono invece incardinate nella stessa impresa, persone somministrate, prestatori d'opera di qualche tipo veri o falsi che siano, quindi persone con contratti e situazioni lavorative molto diverse, soprattutto mi riferisco a quelli che hanno una scadenza, quindi quelli somministrati e quelli a termine che sia difficilissimo impostare con serietà il tema della prevenzione ai fini di evitare incidenti sul lavoro, perché quello richiede una conoscenza delle procedure dell'organizzazione del lavoro, di che cose e come si produce su cui difficilmente si investirà se tu assumi persone per pochi mesi, diventa veramente antieconomico, e quindi c'è proprio un problema generale per organizzare anche diciamo i diritti dei lavoratori quando i titoli a cui lavori sono così diversi è molto complicato organizzazione l'interazione la partecipazione che è una cosa che deve vedere imprenditori e lavoratori sullo stesso fronte per il bene punto dell'andamento dell'impresa.

E quindi invece noi ci troviamo con questa situazione in cui la precarietà rende il costo della formazione un costo appunto spropositato, perché non fai in tempo ammortizzarlo banalmente, il lavoratore lo lasci a casa, o se ne va prima. Il tempo è talmente breve che questo costo non vale, ma intanto le persone subiscono incidenti. L'altra questione dico solo alcuni altri punti perché non voglio prendere tutto il tempo e mi rendo conto che sto facendo una panoramica che è quasi un indice, però i temi sono talmente tanti e credo che sfruttando il fatto che sono il primo intervento posso anche un po' spaziare, ecco la tecnologia può essere messa al servizio della sicurezza questo è molto molto importante ci sono ormai delle innovazioni interne che aiutano

moltissimo anche nel campo dei lavori sulle ferrovie che in parte sono anche applicati nel nostro Paese, abbiamo protestato ad alta voce per il taglio su spese che dovevano essere indirizzate alla sicurezza per i lavori di infrastrutture eccetera sulla ferrovia che sono stati tagliati nel Pnrr mentre erano destinati circa 500 milioni, se ricordo bene, e quindi insomma anche quella una cosa a cui fare molta attenzione, però la possibilità di avere dei controlli automatizzati rispetto a rischi conosciuti è un elemento che va sfruttato al massimo cioè l' intelligenza artificiale, l'automazione, eccetera, non sono nemici del buon lavoro. del lavoro o dell'impresa, sono strumenti che però devono essere indirizzati possono essere indirizzati in un modo o nell'altro. Sulla formazione due parole ancora, ho già detto qualcosa, la formazione è una cosa serissima, io sono rimasta colpita ma su questo credo che Genovesi potrà esprimersi se vorrà in maniera molto più consapevole e completa, comunque da proposte che sono state presentate una bozza di regolamento che fa riferimento a una formazione a distanza per esempio con anche riduzione delle ore di lavoro ma quello che mi preoccupa addirittura di più è a distanza, su tipologie di attività di lavoro che non le puoi imparare a distanza, non puoi capire la rischiosità guardando, e poi lo sappiamo tutti, io sono un dipendente anche nella mia vita laica e noi le lezioni sulla sicurezza cosa facciamo? Fai andare il computer portatili, e rispondi al questionario più o meno ci prendi non prendi dieci, prendi sei passi lo stesso, e se sono fatti così, adesso do dico per dire magari nel come lo faccio io che sono all'università, per alcune cose è meno importante, per quelli che fanno laboratori, eccetera, fare così sarebbe criminale, ma è sbagliato lo stesso non dovrebbe essere permesso.

Due flash e poi dopo chiudo, un flash per quando parliamo di sicurezza non è un concetto statico, ma non solo perché variano i processi produttivi e quindi i rischi vanno continuamente aggiornati, diciamo, ma anche perché l'abbiamo visto nella storia recente di questo Paese ci sono proprio dei rischi che vengono da fuori e che devono però essere nel considerati in modo appropriato è stato fatto col Covid che era un rischio importantissimo per la sicurezza e la salute dei lavoratori, è stato fatto grazie all'azione delle parti sociali, messa in piedi con attenzione, è stato fatto meno e con ritardo per quanto riguarda le alterazioni climatiche quindi il caldo il freddo hanno determinato specialmente per persone che lavorano esposte al sole in questo caso, ma potrebbe essere anche ad altri eventi climatici avversi che determinano situazioni di pericolo molto serio che sono stati ampiamente sottovalutate, sì è arrivati in modo incompleto e in ritardo, credo che questo sia un altro tema che dobbiamo proporci. Ultimissima cosa siccome noi dobbiamo progressivamente, in questo paese abbiamo aumentato l'età per il pensionamento anche perché siamo un Paese molto invecchiato quindi ci possono essere anche delle ragioni non discuto quello, però discuto che l'attenzione che si era cominciato a dare a certe tipologie di lavoro, più gravosi, più usuranti e quindi anche più esposte al rischio, stia scemando come sembra con le leggi di bilancio, a parte la polemica politica quello che voglio dire e che se noi mandiamo a lavorare le persone fino a sessantasette anni e dieci mesi, dovremmo avere la

possibilità di mandarli a fare i lavori che a quell'età non li espongano a un rischio supplementare. Anche mal guardate le statistiche sul lavoro in certi settori ci fanno capire che l'incidenza per età è un segnale del fatto che stiamo sbagliando qualcosa sotto questo profilo grazie.

#### **Lucilla Vazza**

*Grazie onorevole, un intervento ricco e quindi senza indugio passo la parola al segretario Genovesi, che tempo è questo per il lavoro e per il diritto al lavoro sicuro nel nostro settore, perché poi insomma si possono dire tante cose anche l'onorevole Guerra ha accennato ad alcuni temi che sono propri dell'associazione, per esempio la formazione che deve essere fatta con un senso, non come nozioni infuse così per dire che è stata fatta la formazione quindi le lascio il microfono.*

#### **Alessandro Genovesi**

Sì anzitutto ringrazio Anceferr per l'invito, come dire non mi fa difetto la franchezza spero che apprezzerete la franchezza dell'intervento, come innanzitutto atto di rispetto perché diciamo chi ha le scarpe sporche di cantiere, al di là di tutto, sa che c'è un tema anzitutto una narrazione, mi dispiace che sia andato via l'amministratore delegato di Rfi con cui abbiamo un interlocuzioni, tavoli, eccetera, perché non si può, e qui parlo adesso col vecchio Codice, vogliono qualcosa anche sul nuovo ma quando si ha un infortunio grave ogni 57 giorni negli appalti ferroviari e un morto ogni 115, e la risposta è sempre dire che è colpa dei lavoratori e degli imprenditori dell'appalto, è un gioco troppo facile, perché noi sappiamo bene che in realtà al netto del caso specifico, al netto della possibile distrazione, raccontarci che i capi cantieri delle ditte d'appalto i capi scorta sono sempre una manica di matti, e dietro ci sono delle procedure specifiche facciamo torto a chi tutti i giorni frequenta Rfi.

E voglio essere esplicito a un certo punto nella stagione di una certa concezione dell'impresa pubblica Rfi e FS fece una scelta, legittima non legittima, non mi interessa, ridurre le proprie manutenzioni fatte direttamente. Siamo passati da 12.000 a 2.008 i manutentori interni, e mettere fuori le manutenzioni una strategia che non è solo diciamo figlia di una cultura dell'esternalizzazione.

Ovviamente. poiché sappiamo che però l'armamento ferroviario, l'intervento civile ferroviario è un intervento complesso, non solo per macchinari eccetera, man mano ha dovuto strutturare i propri fornitori, siamo passati da una fase in cui con gli Accordi Quadro abbiamo scambiato un po' di visibilità a medio termine, qui è il primo punto che voglio toccare, con una logica dove è vero che formalmente Rfi non fa il massimo ribasso ma fa l'offerta veramente vantaggiosa, ma per chi conosce come sono fatti gli Accordi Quattro, per chi conosce quanto non viene riconosciuto l'investimento, le informazioni, i macchinari, quanto la componente tecnologica avviene alla fine sterilizzata, che da RFI stiamo facendo gli appalti al ribasso. Se non ci diciamo questo per capire poi qual è la dinamica che si innesca noi facciamo torto alla nostra intelligenza. Quindi c'è un punto, abbiamo scelto di esternalizzare le manutenzioni, bene pretendiamo che siano fatte bene, allora guardate vanno pagate il giusto, perché

se noi questo tema non lo affrontiamo così noi fine daremo la colpa oggi a CLF domani al CLF che subappalta SIGIFER, dopodomani succede un'altra cosa e nessuno pone il tema del ma mi fate capire negli accordi di programma quanto veramente riconoscete all'impresa?

Perché se un'impresa che fa tanta formazione, o ne fa poco, una volta superata l'asticella del sistema di qualificazione, è neutra, per cui la volta che stentano del sistema di qualificazione, se hai fatto una cosa in più, quella per me committente vale zero, o se ho gli operai inquadrati al terzo o quarto livello, o la maggioranza al primo, come manovale semplice, ma per me questo è indifferente, guardate noi non ce la caviamo soltanto dicendo una cosa vera che Rfi è un grande soggetto, vero. Che Rfi ha una struttura di ingegneri di qualità verissimo.

Che Rfi fa meno ribasso, ma vivaddio la principale stazione appaltante pubblica che ha una missione istituzionale, quella di far circolare le merci e le persone, garantendo il diritto alla competitività e al trasporto. Non possiamo non avere questo in testa, e arriva al secondo punto, se il prezzo dell' accordo quadro è tarato su un costo medio di terzo quarto livello, poi Rfi non può dire non vado a guardare cosa succede nel subappalto, e la scarica sul primo livello, anche qui è troppo facile, quindi io penso che c'è un tema che riguarda il vecchio ma che riguarda anche il nuovo codice, perché il nuovo codice è vero è stato criticato ha liberalizzato il subappalto a cascata, ma in questo settore già un livello di subappalto è più che sufficiente, perché in questo settore il subappalto serve spesso a coprire dei fabbisogni improvvisi, o la copertura del territorio con lavori in notturna che magari l'azienda del posto non riesce a fare. Quindi da noi c'è una dinamica del subappalto che ha una dinamica di copertura di specializzazione, però se non c'è nessun vincolo a dire che, se il primo livello prende a metro a misura a X euro una lavorazione, e poi quando subappalta, questo con l'attuale codice sarebbe possibile per questo mi spiace che manca Rfi, quello di dire io do più valore al punteggio tecnico realmente e nemmeno al costo, due se poi cito Micelli così non si offende nessuno posso dirlo da amico, prende il primo livello d'appalto può capitare che deve fare un subappalto per garantire una certa tratta o un intervento anche minuto, ma allora lui conferisce al secondo livello d'appalto il prezzo unitario a misura come se lo stesse lavorando lui. È tanta roba.

Ma questa cosa che è una scelta sua d'impresa allora va remunerata, allora io vorrei capire perché se un'azienda associata ad Ancefferr dice io ho questa cosa in più, io se posso non ricorro al subappalto e se vi devo ricorrere per forza, lo faccio con questa qualità del subappaltatore, perché questa cosa in un'azienda che è piena di soldi e fa fatica a spenderli non li riconosce. Lo diceva Lupi ha fatto un ottimo intervento, che dice ma se non si preoccupa un grande player pubblico di qualificare l'indotto, per oggi e per domani, chi lo deve fare? Questa poi è la traduzione in termini di margini perché io non ci credo che il secondo livello di subappalto l'appalto ferroviario gode ad averci ragazzi a 1.200 euro che si auto sfruttano e che vanno di fretta per arrivare a 1.700/1.800, io penso che se quell' imprenditore lo forma e gli può dare 1.700/1.800

dorme tranquillo, lo fa. Però allora qui bisogna chiamare in causa la logica dei contratti degli accordi di come li fa RFI, per migliorarli, lo dico io così non lo dice Anceferr per togliere un po' di ipocrisia dal tavolo. Seconda questione lo diceva la Guerra, io sono d'accordo poi c'è un tema d'organizzazione del lavoro, guardate chi conosce quanto tempo ci vuole per sollevare e sapeva che prima per fare quella lavorazione, quattro anni fa, cinque anni fa, si davano dalle 3 ore e mezza alle 4 ore, è oggi per procedura interna si danno 2 ore e 48, e non c'è stato nessun calcolo tecnologico, è perché qui c'è un altro punto che noi per tante ragioni stiamo decidendo, il committente, e purtroppo l'azienda che è sotto schiaffo del committente, perché se vuole lavora fa buon viso a cattivo gioco, così ce la raccontiamo sempre tutta, che se per la stessa lavorazione io prima avevo 3 ore e mezzo e ora ho 2 ore e 48 minuti è chiaro che il capo cantiere, la scorta e il lavoratore diventano un centometrista perché sa che deve fare quello stesso lavoro con meno tempo, e ci sono delle penali che fanno veramente imbarazzare per ritardo consegna, ma perché anche qua se tu teorizzi il piano industriale capitolo due di Rfi il 38% della Rete Ferroviaria Italiana deve essere oggetto di manutenzioni profonde e straordinaria. Capitolo quattro sulla stessa rete devono circolare il 30% di più di treni e merci. Guardate le due cose a lungo andare non ci stanno, per citare una metafora più facile che a me che sono un sindacalista da fabbrica è come dire, con telaio vecchio che io so che è un telaio vecchio, ci devo fare manutenzione, ma intanto mi deve fare e il 20% di stoffa.

Prima o poi qualcuno che stacca il congegno ci sta. Prima o poi qualcuno che è abituato a fare la cosa di corsa ci sta, magari qualche dirigente dice pura alla scorta sbrigati. Ho sentito la risposta dell'Amministratore Delegato di Rfi di andiamo a vedere territorio per territorio dove si può fare, le manutenzioni ferroviarie sono classificate in 232 operazioni diverse, erano le classiche contrattuali, se fossimo tutti seri, lo siamo tutti, noi dovremmo capire, intervento specifico per intervento nella classificazione di Rfi quanti sono i tempi allungabili e chiudo.

Per questo io penso lo dica ad Anceferr, questa è una valutazione politico barra sindacale che noi stiamo commettendo un errore se interloquiamo con Rfi in maniera separata, cioè ci andiamo noi perché ovviamente rappresentiamo i lavoratori e purtroppo magari la tragedia di turno con l'enfasi di cronaca gli fa fare un mezzo tavolo, poi ci andate voi nei vostri rapporti commerciali che sono diversi, non voglio mischiare ruoli e funzioni sia chiaro. E però alla fine non riusciamo a fare abbastanza massa critica. Io penso che sia arrivato il momento è questa la proposta che io faccio a voi, che noi si produca un avviso comune delle aziende, degli appalti ferroviari e del sindacato degli edili, per mettere 3/4 punti per dire cara Rfi vogliamo discutere di questo, perché lo pretendiamo da voi un po' di più, perché voi siete gli unici, perché hanno gli ingegneri, le dimensioni e la cultura.

A proposito di cultura ricordava Gentile stamattina, e la mettiamo così, se siamo un Paese serio noi il meglio lo dobbiamo chiedere ai grandi, perché poi non possiamo lamentarci che se non lo fa Rfi, perché poi a chi lo andiamo a chiedere, alla stazione

appaltante del comune dei Vibo Valentia, o di Potenza così rimango in casa per capire che ci sono comuni che hanno solo un geometra, quando va bene, ci sono stazioni appaltanti che quando va bene hanno un paio di ingegneri, a loro chiediamo di applicare quella parte anche del codice che permetterebbe di fare scelte discrezionali, perché l'articolo 119 del Codice degli Appalti dice che la stazione appaltante per motivi di salute e sicurezza può indicare quale lavorazioni devono essere eseguite direttamente o al massimo livello d'appalto, ma ci deve essere un ingegnere che lo motiva perché, ci deve essere un RUP addestrato a verificare, un direttore dei lavori che anche in corso d'opera lo ferma. Se noi non lo pretendiamo da chi giustamente si sente il meglio cioè Rfi, da chi lo dobbiamo prendere. Io sono per sfidare Rfi nel dire siete una grande azienda? Avete le competenze? E le avete.

Allora applicate il codice vecchio e parte rimasto in quello nuovo per limitare i danni in un settore che di danni non ne può avere, perché è un settore strategico per la qualità del lavoro in sé, e di quello che rappresenta. In più nel nuovo codice c'è un pericolo, guardate lo dico perché qui molti sono anche imprenditori e condividono con noi la sofferenza quotidiana di arrivare a fine mese.

Noi prendiamo lo stipendio, voi magari per pagare fornitori. Nella relazione molto bella l'ho condivisa che l'ho anche detto in privato a Micelli che ha fatto lui dice che il subappalto a cascata non convince la nostra cultura d'impresa, noi siamo per crescere e non per il nanismo, siamo per la qualità, ed è vero, il lavoro di Anceferr di questi anni l'ha dimostrato, però non cita una cosa che a me mi spaventa tanto quanto il subappalto cascata, ho messo l'orecchio a terra con quelli del commerciale di Rfi ed inizio ad avere un po' di spero sbagliato timore, è il nuovo articolo 11 comma 4 del Codice degli Appalti che è quello che dice che la stazione appaltante deve indicare il contratto collettivo. il contratto collettivo deve essere vecchio articolo 30 comma 4, l'attività dell'appalto svolta anche in maniera prevalente, però poi il comma 4 dice che il datore di lavoro può anche applicare un altro contratto collettivo dimostrando l'equivalenza delle tutele economiche e normative.

Tutela economiche e normative che però deve essere la stazione appaltante a dire se ci sono; quindi, voi immaginate perché nel nostro settore il grosso è il contratto edile e parte del contratto metalmeccanico, ma fatti questi due contratti abbiamo fatto il 99% delle nostre attività. Voi immaginate se domani partecipano un'altra azienda che dice io applico un altro contratto che non è l'edile e nemmeno il metalmeccanico per tutele equivalenti e normative ed economiche ed Rfi si mette guardare, e parlo dell'edilizia che conosco meglio, i 30 e passa istituti contrattuali salariali e normativi specifici, rischiamo che il contenzioso esplode, perché immagino che la prima impresa che ha il contratto edile e metalmeccanico che dovesse mai perdere un lavoro, perché arriva uno che dice di dare multi servizi più i superminimi, e vai a contrasto per minimo su superminimo, quello come minimo è un ricorso, e in quel caso già dico possiamo pure patrocinarlo congiuntamente, ma il messaggio che tu dai è proprio l'opposto della qualità, della qualificazione, degli inquadramenti professionali, della formazione,

perché se tu dici un contratto collettivo vale l'altro, stai dicendo allora che una formazione vale l'altra, è che allora l'inquadramento, il macchinario, come impari a usare il macchinario vale l'altro, e guardate questa cosa non è stata ancora esplosa, perché di fatto il Codice degli Appalti nuovo deve ancora partire.

Ma guardiamola bene con attenzione perché magari mentre noi stiamo facendo un ragionamento di qualità e come Rfi deve pagare la qualità, il messaggio che arriva dal mercato, dal paese è che invece quello è un di cui. Ecco io penso che se noi vogliamo inquadrare bene la questione della sicurezza la dobbiamo inquadrare bene nell'ottica di qualificare l'impresa, di qualificare il lavoro, riconoscere il giusto all'impresa, di riconoscere il giusto al lavoro e dobbiamo pretendere da Rfi il meglio che c'è. Che faccia il meglio. Grazie.

**Lucilla Vazza**

*A questo punto rapidamente passo la parola al segretario Panzarella, i temi sono tanti, le criticità altrettanto, ci dica lei.*

**Vito Panzarella**

Sì buongiorno a tutti. Innanzitutto grazie per l'invito molto gradito è stata sicuramente una giornata interessante perché poi si sono affrontati temi molto concreti. Guardate lavoro sicuro cominciamo a dire una questione in questi ultimi anni nel nostro Paese sicuramente la qualità del lavoro si è abbassata.

C'è il lavoro precario, c'è molta flessibilità e le leggi e le norme che si sono succedute in questi anni non hanno fatto altro che impoverire il lavoro, perché se noi non partiamo da tutto questo, è chiaro che se noi non partiamo dalla qualità del lavoro, tutto il resto lo possiamo fare solo pirotecniche verbali, e allora e da lì che noi dobbiamo partire, qui parliamo a una platea in questo caso dal nostro punto di vista fortunata, perché parliamo di imprese strutturate, d'impresе che devono fare processo di qualificazione importante, di imprese che non rappresentano tutto il mondo della filiera dell'edilizia, e allora e nonostante questo la questione della sicurezza della tutela del lavoro in questo Paese, poi possiamo guardare i dati nel dettaglio che magari in questo semestre c'è un infortunio in meno, un morto in meno, però stiamo parlando d'una filiera dove gli infortuni e la morte sul lavoro sono qualcosa di indecente e che io penso nessuno di noi possa accettare, e si discute tanto anche di cultura della sicurezza, per carità è giusto, però tante volte si sottintende che la cultura della sicurezza si scarica un po' sul lavoratore, allora io penso che la cultura della sicurezza deve essere a tutto tondo, deve essere anche nella testa delle stazioni appaltanti, delle imprese, anche del lavoratore, qui si fa molta formazione noi voglio dire nel contratto nazionale non è che non abbiamo fatto nulla noi cerchiamo per fare la nostra parte, l'abbiamo fatta fino in fondo, basta vedere l'ultimo contratto nazionale non siamo andate al di là della norma di fare la formazione invece di ogni 5 di farla ogni 3 anni, ma da questo punto di vista e tutto a carico nostro, a carico nostro, a carico del sistema, da parte della politica pure qui ci vorrebbe un po' di coerenza, perché da una parte anche quando succedono le tragedie non voglio chiaramente affrontare la questione di Brandizzo che sicuramente

ha toccato tutti a partire da voi oltre che a noi, nessuno sicuramente l'avrebbe voluto, però ho visto ad esempio una serie di cose, anche la politica fa la passerella e tutti che si impegnano rispetta a questo problema di incidere con norme, poi rimane tutto sulla carta e l'abbiamo visto l'ha detto prima anche Alessandro perdiamo la questione del Codice degli Appalti de ne è discusso anche stamattina, dove mi pare che la teoria del governo secondo l'onorevole Lupi, intervento che io ho apprezzato moltissimo, dice noi abbiamo fiducia nell'impresa e per quel richiamo alle norme, anche noi abbiamo fiducia nelle imprese.

Abbiamo fiducia anche nei lavoratori come ce l'avete voi, però se gli atti legislativi vanno nella direzione opposta è evidente che la questione della sicurezza, abbiamo fatto delle richieste, abbiamo fatto richiesta della patente a punti, eppure una cosa che voglio dire non costa, eppure da parte del governo non mi pare che c'è stata nessuna disponibilità su questo, e poi possiamo discutere di cultura quanto vogliamo, però ci vuole anche controlli, non dobbiamo avere paura di dire questa parola dei controlli, e allora dico nel momento in cui però la politica magari è brava a fare passerella, e non mi riferisco a questo governo, perché non è questo il nostro compito qui, però se guardiamo il Codice degli Appalti, voglio dire, questo codice è stato cambiato, non so adesso, non mi ricordo neanche quanti decreti ci sono stati, dove sembrava che la colpa in questo Paese che non partissero i cantieri erano solamente del Codice, e noi abbiamo provato in tutti i modi a spiegare che bisogna partire a monte, avevamo anche detto che ci volevano assunzione di 20.000 tecnici, c'era il Pnrr da mettere a terra, in tempi così brevi stamattina finalmente ho sentito perché non si dice mai il Pnrr il 2026 è arrivato. Forse invece di fare battaglie contro l'Europa a stare lì a sulla virgola forse la vera battaglia che andava fatta era quello di allungare i tempi, perché noi tutti siamo consapevoli, perché anche la corsa poi alla fine va a incidere sulla questione di sicurezza.

E sul Codice degli Appalti cosa si è fatto? Delle cattiverie perché nonostante alla fine col vecchio governo, col governo Draghi le organizzazioni sindacali hanno trovato un punto d'equilibrio dando anche una risposta perché poi l'Europa è un po' come una fisarmonica quando conviene, siccome in Europa è così, noi dobbiamo fare il subappalto su questa partita, dove sembrava che il problema che non partivano gli appalti era nella fase a valle, nella fase di aggiudicazione, l'abbiamo visto ormai l'aggiudicazione mi pare altro che competitività, quando 80% ad aggiudicazione sono a gestione all'affidamento diretto. Però pure lì si è voluto intervenire su quello che era uscito dal governo, alla fine sono stati liberalizzati di nuovo i subappalti, siamo tutti consapevoli che nel momento in cui vai a liberalizzare il subappalto, sicuramente voglio dire e più probabile che si annida l'irregolarità, il non rispetto dei contratti, perché anche la questione che si diceva prima che Alessandro prima piegava benissimo penso all'applicazione del contratto. Sono tutte queste questioni che noi dobbiamo mettere in campo, dobbiamo mettere in un filo logico perché qui o il problema della sicurezza lo affrontiamo a 360 gradi, e nel caso specifico lo voglio ripetere pure io, e la questione

della corsa, non si può pensare e su questo disponibilità a fare anche delle battaglie proposte insieme su questo punto, perché l'avevamo detto, e poi chiudo, l'avevamo detto già nella fase pandemica tutte e tre Feneal Filca Fillea hanno lanciato l'allarme, guardate che nel momento in cui finirà la pandemia e ci sarà una ripresa del settore come è successo e già le norme, gli strumenti che avevamo prima per combattere gli infortuni sul lavoro non erano sufficienti. Stiamo attenti che può succedere una strage, quello che poi effettivamente è successo, con la ripresa del settore produttivo dopo dopo la pandemia è successo tutto questo.

E da parte delle istituzioni e da parte del governo non abbiamo avuto assolutamente risposte, anzi l'opposto. Allora io da una parte la formazione che da voi viene fatta, da una parte la questione del subappalto, il rispetto dei contratti, perché noi dobbiamo pretendere la qualificazione delle imprese, ma questo passa attraverso la qualità anche del lavoro, dei lavoratori, perché se i lavoratori seriamente dopo gli anni che abbiamo avuto di crisi, nel decennio passato prima della pandemia voglio dire, il settore si è ristrutturato e oggi abbiamo difficoltà a trovare, si diceva anche stamattina, ma Miceli già nel convegno di marzo lanciava il problema della mancanza del manodopera, e specialmente in un settore come il vostro sicuramente non è che la costruisci dalla sera alla mattina, bisogna partire per lasciare un Paese preparato, una struttura produttiva capace di affrontare queste sfide che sono tante tra l'altro in tempi brevissimi.

#### **Lucilla Vazza**

*Grazie segretario anche per questa parte finale, lascio la parola a questo punto al segretario Pelle e poi facciamo il punto con il presidente Micelli.*

#### **Enzo Pelle**

Grazie per avermi invitato al vostro convegno. Io partirei da un presupposto credo che stamattina si è discusso tanto di questioni che riguardano, se vogliamo un modello quello di Anceferr, che alla fine è un modello associativo, è in relazione in alcuni spunti ci dovrebbero far riflettere pure sulla sicurezza, nel senso noi ci siamo messi insieme per avere maggiore potere contrattuale, ma allo stesso tempo per crescere e per qualificare un certo numero di imprese, e credo che sia fondamentale questo. È questo che dobbiamo fare a livello generale, perché questa è la via maestra per creare condizioni migliori sia per le imprese che per il mondo del lavoro perché anche qui io condivido quando si dice noi abbiamo da affrontare una serie di questioni compreso l'appalto, il subappalto non è che nessuno credo di noi come sindacato ha cuore il subappalti a cascata, anzi l'abbiamo tutti aversato, voglio ricordare che in passato c'era la sub contrattazione, le sub forniture, c'erano molti modi per mascherarlo. Io credo che anche lì dobbiamo creare condizioni di maggiore trasparenza, di maggiore chiarezza rispetto a quando la stazione appaltante parte con l'idea di fare un appalto vero e proprio, e la qualità però va pagata, io son d' accordo su questo, anche la qualità contrattuale, perché non v'è dubbio che se noi applichiamo un contratto o un altro, abbiamo poi costi diversi. Anche tra quelli delle associazioni maggiormente rappresentative, perché è chiaro che il contratto metalmeccanico costa meno di quello

edile, tant'è vero che alcune imprese del vostro settore, non queste, applicano in modo eccessivo il contratto metalmeccanico. In qualche caso pure dove dovrebbe esserci quello dell'edilizia, e tra l'altro ha meno problemi di quello metalmeccanico rispetto a eventuali possibilità di equivalenza. Era stato citato poco fa, perché avendo oggi un sistema bilaterale che rilascia il DURC, questo ci garantisce un po', però è un contratto che dà più prestazioni più qualitativo fornisce servizi, sicurezza, formazione, regolarità quindi anche questo deve essere considerato se si deve andare a trattare con una stazione appaltante, che se vuole essere seria deve considerare, premiare, tra gli elementi qualitativi soprattutto l'applicazione contrattuale, se vogliamo pure la qualità o il rating sulla sicurezza, che è un investimento, aiutiamo a investire l'impresa anche in quegli investimenti che riguardano la tecnologia, voi avete fatto salti in avanti sicuramente, molte imprese hanno fatto il salto in avanti per investire visto che ormai gli appalti il Pnrr da una prospettiva di medio periodo, non dico di lungo periodo, e quindi ci si è attrezzato un po' meglio, potrebbe aumentare la produttività tutto quello che vogliamo. Sulla sicurezza quanto se investito? Se lo consideriamo un investimento perché anche questo significa, a me piaceva il discorso che ha fatto il chief Presidente l'ingegnere, perché dice noi abbiamo un certo tipo di cultura che riguarda il nostro mondo, certo ma il vostro il mondo, chiamiamolo così, dei grandi interventi in ambito la rete ferroviaria quanto ha investito sulla sicurezza, oggi non siamo in grado di tracciare, io credo che su questo pure il governo potrebbe incentivare, noi possiamo fare grandi passi in avanti sulla sensoristica, sulla tecnologia, sicuramente si può migliorare poi è chiaro che ci sono elementi che riguardano quello che diceva nella relazione, perché quando si cita Brandizzo io non ho mai capito perché nessuno pone un problema principale, il problema principale come mai qualcuno lavorava dove non doveva lavorare e anche un dipendente delle Ferrovie, e rispondeva a un altro, cioè non rispondeva a quell'azienda, perché posso capire un'azienda che non era piccola, perché di questo stiamo parlando, Sigifer ha novanta dipendenti, quindi stiamo parlando di un'azienda di medie dimensioni, per un appalto irrisorio, che non avrebbe mai fatto se non glielo chiedeva qualcuno, decide di violare una norma sulla sicurezza, ma la cosa ancora più aberrante che io non comprendo, è perché un dipendente che era dipendente di FS autorizza, oppure devo avere retro pensieri un po' cattivi, ma uno dei motivi probabilmente pure che dobbiamo iniziare a pensare che gli orari sono troppo ristretti, anche stamattina in quello che si diceva, se io devo fare degli interventi devo rispondere a delle penali, anche questo va considerato se vogliamo metterci dentro alcuni elementi, allora dobbiamo un po' rivedere la contrattualistica perché non è che faccio il forte con i deboli e deboli con i forti, perché questo non va bene, non va bene in nessun caso. Voi avete fatto bene, state crescendo come associazione, ma noi dobbiamo perfezionare questi elementi esplicativi, perché è questa la strada per migliorare la sicurezza e dargli valore, e dare valore pure alle maestranze, a i tecnici che ci lavorano dentro le aziende perché devono avere delle certezze, devono sapere che traggiano il futuro, e possono pure loro qualificarsi e migliorarsi, perché il modello

ormai non può essere che questo, si andrà sempre ad intervenire su sistemi un po' più complessi, dove noi dobbiamo avere gli strumenti per tutelare il mondo del lavoro e qualificare eppure quello delle imprese. Che quando si parla di subappalto facciamo un esempio, in passato quanto quante partite IVA c'erano che non erano nemmeno imprese, ma è possibile che in un comparto così delicato, così complesso, ancora oggi chiunque si alzi la mattina si può iscrivere e diventare imprenditore edile. Non può entrare nel vostro settore perché c'è un sistema di qualificazioni, e avete fatto bene a rimarcarlo, a farlo diventare elemento oggettivo di qualificazione. Ma in altri comparti non è così e qualcuno che spera di poter fare l'intermediario, e qua è stato detto bene, non siamo noi, però per guadagnare senza doversi assumere grande responsabilità c'è sempre. Allora noi dobbiamo privilegiare sicuramente il lavoro diretto fatto da buone imprese, fare rating e qualità anche attraverso le stazioni appaltanti ed alcuni elementi qualitativi che riguardano pure gli inquadramenti professionali, i tecnici, i dirigenti e soprattutto le delle maestranze, perché altrimenti non è un indicatore se vogliamo del lavoro, dobbiamo darlo pure perché dobbiamo avere una tracciabilità sempre più marcata, e questo potrebbe essere un elemento che si può introdurre rispetto agli infortuni che ancora sono tantissimi, perché ormai parliamo solo di quelli mortali, ma non sono solo quelli mortali quelli che ci interessano, quest'anno gli infortuni sono cresciuti, quelli denunciati, non rispetto all'anno Covid perché lì c'erano gli effetti del Covid, noi abbiamo una serie di denunce di infortunio che non sono indifferenti stiamo, parlando di 300 mila, 380 mila nei primi otto mesi dell'anno, che non sono dati di poco conto, ci sono persone che rimangono menomate, tutta una serie di infortuni di vario tipo, oltre alle malattie professionali oltre quelli mortali che proprio non se ne dovrebbe parlare, e noi siamo nel 2023 dove molto per proteggere i lavoratori lo potremmo fare, e non do la colpa all'impresa, io credo che tutto il sistema deve funzionare in questa direzione, perché significa che le enormi, è ancora troppo presto per valutarlo secondo me, perché e se mi permettete una critica, dal 2016 praticamente un Codice che non abbiamo mai applicato, perché senza il decreto Sblocca Cantieri non partivano le opere, abbiamo avuto due norme per poter far ripartire le opere, quindi stiamo parlando di un codice che puntava prettamente a rispettare la normativa europea, siamo andati pure oltre rispetto alla concorrenza, dopodiché oggi abbiamo un codice con una visione un po' diversa, poi che sia migliore o peggiore lo vedremo col tempo, e se ci sono correzioni da fare e credo che possiamo farle insieme, bisogna lavorarci e affinare, perché queste materie che non riguardano soltanto la politica, ma soprattutto chi sta sul campo, chi opera, parlo dei lavoratori, parlo degli imprenditori, parlo dei professionisti che operano in questo campo. Noi in questa direzione dobbiamo andare di questo dobbiamo fare forte, quando ci sono delle associazioni come la vostra che punta verso la qualità, la qualità è complessiva, e uno degli elementi qualitativi credo che sia rappresentato dalla forza lavoro che voi formate. Abbiamo pure le scuole per formare, e ci dovete credere sempre di più nella formazione, perché la complessità va in quella direzione, la formazione significa anche

creare tutte le condizioni per metterci dentro un pezzo di cultura come è stata fatta per la parte tecnica e investimenti e se vuole lo Stato potrebbe pure incentivare sulla sicurezza, perché non basta un lavoro, ma il tema credo che sia più sicurezza nel lavoro sicuro, ma io dico un lavoro sicuro in sicurezza e quella qui noi dobbiamo mirare nel rispetto non solo della normativa ma proprio della cultura, perché la normativa da sola non basta non è mai bastata perché la normativa da sola se non viene praticata resa più concreta non serve a nulla, ecco perché bisogna poi operare sul campo, allora noi dobbiamo far sì che la sicurezza diventi un qualcosa che fa parte intrinseca del interna alla cultura della persona e di chi ci opera, dell'imprenditore e dei professionisti, e per fare questo dobbiamo dare il giusto riconoscimento al lavoro, all'impresa e alla qualità dell'impresa, altrimenti non ne veniamo fuori ecco perché già qua stiamo nel campo dell'offerta economicamente più vantaggiosa immaginate cosa succede quando c'è il prezzo più basso che spesso prevale nella genericità degli appalti, ma se noi dimostriamo che questo sistema funziona perché può funzionare perché in questo sistema si investe, si riesce pure ad essere mediamente competitivi, perché la competizione non solo in quantità, ma dev'essere pure in qualità, perché se produco di più ma a ribasso, gli interventi non li faccio come dire a regola d'arte, come si diceva una volta, io non credo che non ci guadagna nessuno, a questo punto l'obiettivo nostro è questo, può essere fatto lavorando tutti insieme, e credo che questa è la strada maestra

#### **Lucilla Vazza**

Grazie anche per il suo intervento. Presidente Micelli allora abbiamo avuto moltissimi input dalla politica dei sindacati, noi nella sua relazione abbiamo letto del suo impegno dell'impegno delle imprese associate per la formazione e per promuovere una cultura della sicurezza al di là del nozionismo anche se in più occasioni lei ha detto in interviste, ma anche nelle audizioni parlamentari che sarebbe necessario fare di più anche attivando uno specifico per esempio capitolo di istruzione nelle scuole edili che riguardano l'ambito ferroviario, ma insieme ad altri input che lei ha avuto, che cosa possiamo dire rispetto anche a questa giornata dove Rfi la politica siamo tutti d'accordo, allora se fosse così domani non dovrebbe succedere più nulla, non ci dovrebbe essere più un infortunio, e gli appalti a cascata mai più, solo con le regole. Quali sono i punti su cui dobbiamo veramente insistere, farci anche parte proponente per risolvere la situazione, per non essere parte del problema. Faccio un giro velocissimo.

#### **Vito Miceli**

Vorrei dividere in due parti le risposte, una la parte diciamo così che ci riguarda più direttamente e l'altra più in generale per quanto riguarda il subappalto a cascata noi siamo assolutamente contrari, nel senso che abbiamo bisogno del subappalto proprio per assicurare lavorando in ambito manutentivo, proprio per assicurare voglio dire la tempestività del nostro intervento perché non possiamo ovviamente coprire in contemporanea tanti territori, però il subappalto che ci riguarda è un subappalto

comunque garantito, qualificato perché comunque i nostri Accordi Quadro prevedono al netto di poche categorie che possono essere subappaltati poi, che debbano essere subappalti solamente nei confronti delle imprese che sono già qualificate, e questo credo che sia anche una garanzia per le imprese piccole che hanno poi la possibilità ovviamente di salire i gradini e puntare a livelli di iscrizione maggiori, quindi il subappalto da nostro punto di vista credo che non rappresenti un problema anche perché le imprese destinatarie dei subappalti hanno se pure in piccolo la stessa organizzazione, le stesse qualifiche che hanno poi quelle grandi fondamentalmente. Per quanto riguarda l'applicazione dei contratti noi voglio dire anche questo non ci riguarda, l'unico contratto che noi applichiamo è il contratto degli edili di Confindustria, così come pure il discorso delle offerte economicamente più vantaggiosi ai massimi ribassi, in realtà io credo che e questo si inquadra anche più in un discorso generale, che tutte le pubbliche amministrazioni intendono, perché si vede anche nelle gare Anas, Autostrade dove l'offerta tecnica, e lo dicevo stamattina non ha veramente nulla di tecnico, cito una ipotetica griglia con cui Rfi tanto per rimanere, ma l'ho già detto stamattina quindi lo posso ripetere tranquillamente anche se non c'è ingegnere Strisciuglio, dico un'offerta tecnica in realtà ha veramente nulla di tecnico perché su la gradazione di 100 punti fa al netto di 20, 40 punti che riguardano la struttura organizzativa dell'impresa, e quindi anche il livello qualitativo dell'impresa, per il resto ci dicono un ribasso che vale 20 punti, ma gli altri punti se li vuoi acquisire nella gara ti devi impegnare a sostenere gratuitamente delle spese.

Stamattina dicevo la sostenibilità allora ci chiedono l'impiego di mezzi più performanti da un punto di vista ambientale, però questo noi lo facciamo gratis, nel senso che le tariffe e i prezzari di Rete Ferroviaria Italiana non hanno mai recepito, e noi abbiamo fatto una grande battaglia di regolamento, un riconoscimento di prezzo per l'utilizzo di macchinari performanti da un punto di vista ambientale, così come pure dicevo stamattina elencavo l'utilizzo di materiali di calcestruzzi speciali, che tra l'altro non tutti gli impianti sono in grado di produrre, cioè nelle offerte noi ci impegniamo a realizzare le opere con questi calcestruzzi che costano anche un 10/15% in più, quel che 10/15% in più nessuno ce lo riconosce. Così come pure voglio dire mettere a disposizione progettazioni in Bim e Mission, tutto questo non è riconosciuto, ma serve esclusivamente per poter essere performanti nelle gare, quindi condivido che poi molto spesso queste gare celano una metodologia che ci riconduce ai vecchi massimi ribassi, per certi versi, ma qui dovrebbe intervenire la politica in maniera netta cioè dovrebbe imporre alle stazioni appaltanti pubbliche, che è evidentemente questo modo un po' risparmiando di affrontare la problematica si ponga fine in maniera netta, nell'offerta tecnica dovrebbero prevalere quello che diceva segretario Genovesi, cioè se a un certo punto ho personale che ha esperienza, noi in tante occasioni abbiamo detto a Rfi e che bisognava premiare proprio la storicità dell'impresa, significa che le nostre imprese hanno dipendenti stabili che sono per certi versi più ferrovieri dei ferrovieri, visto che in questo momento le ferrovie hanno assunto tanti giovani che

sicuramente sono meno come professionalizzati rispetto ai nostri, in termini di quello che diceva l'ingegnere Gentile.

Da un punto di vista che determinate battaglie potremmo farle insieme. io sono d'accordo, dovremmo cercare di riuscire a intavolare con Rete Ferroviaria Italiana un sano rapporto secondo cui ognuno deve assumersi le proprie responsabilità.

Nel senso che i nostri lavoratori che noi difendiamo a spada tratta non devono nemmeno essere sollecitati ad assumere alcuna responsabilità che fino a qualche tempo fa appartenevano esclusivamente ai ferrovieri. Sicuramente i tempi hanno indotto, e hanno determinato questa necessità, di trasferire un po' il cerino dà una mano a un'altra sicuramente non è una buona politica, bisognerebbe trovare un giusto equilibrio su questa cosa.

Esco dalla celebrazione del nostro settore per parlare un po' più in generale e affrontare il discorso delle impresa di costruzioni il segretario diceva che è molto facile, da domani mattina mettersi in piedi un'impresa di costruzioni in 24 ore si costituisce un'impresa e si opera, il 110 è stato proprio l'esempio lampante, sono nate 36mila imprese nell'arco 12 mesi, 36 mila imprese ovviamente senza futuro, questa cosa è una cosa che dovrebbe far intervenire la politica in maniera netta e mettere dei paletti seri per far sì che chi mette in piedi un' impresa di costruzioni debba seguire delle regole molto rigide, poi certo, ognuno deve avere la possibilità di percorrere una strada ma deve essere certo che quella strada deve avere necessariamente delle regole, e questo doveva essere per certi versi uno degli elementi che doveva caratterizzare il convegno di oggi, però è uscito poco, ringrazio il segretario che l'ha fatto emergere perché noi lo chiediamo a gran voce, perché molte delle nostre imprese non operano solo per RFI, ma operano nel campo dell'infrastruttura, e lì ovviamente si sottopongono a quelle regole che sono generali per tutti quanti gli altri, lì oggettivamente quando si parla di subappalti, si parla di rete molto pericolosa, di gente per motivi vari si appresta a prendere un subappalto, che non è all'altezza di eseguire il lavoro, ma a volte c'è anche gente un po' disperata che ha necessità di giustificare con un istituto bancario, eccetera, per cui a questa cosa bisognerebbe metterci fine, soprattutto in un momento particolare come questo, dove al di là del lavoro delle manutenzioni e di quello che riguarda i binari, il mondo dell'edilizia è stato investito da una quantità di fondi che non si era mai vista prima. Riguardo alla formazione io dico, e ritorno diciamo così nel nostro campo, i nostri sono veramente formati in continuazione, anche quelli formati si sottopongono per regole assolutamente imposte per certi versi da Rfi che noi condividiamo, perché come dicevo stamattina se queste regole un po' ci identificano, ci sente ci sentiamo un po' protetti da queste regole, e bisogna uscire dal nozionismo informativo, come diceva l'onorevole, quello di mettere le crocette su, bisognerebbe intervenire per cercare di salire un gradino nell'ambito della sicurezza proprio nella cultura di rispettare comunque le regole, perché le regole noi ce ne abbiamo tante, e non abbiamo bisogno di inserirne delle nuove che probabilmente ci disorientano, dico

quindi dovremmo fare dei corsi dove cercare di creare una base culturale in cui diventare un po' svizzeri, gli svizzeri sono quelli che rispettano le regole.

**Lucilla Vazza**

*Grazie abbiamo veramente i minuti contati quindi chiederei a tutti di fare un'ultima riflessione di chiusura perché poi alla fine, ecco, tutti i vostri interventi hanno evidenziato un fattore comune ci riguarda tutti, il lavoro delle infrastrutture, in questo caso, ferroviario riguarda tutti noi a prescindere dal nostro ambito di riferimento, prego*

**Cecilia Guerra**

Sì è una riflessione brevissima che è quella cosa che è emersa mi sembra che sia un elemento che è condiviso praticamente da tutti i relatori cioè è il fatto che c'è un interesse comune che può diventare una comunità di intenti rispetto ad alcuni punti essenziali è quello di avere degli appalti e degli affidamenti che conservino la qualità del lavoro per la prestazione richiesta e dentro questo elemento di qualità ci sta la professionalità del lavoro la qualità delle materie prime utilizzate e sicuramente anche la sicurezza e le tutele per i lavoratori è un elemento essenziale, credo che questo sia una considerazione che travalica l'argomento che stiamo affrontando oggi e anche il campo in cui lo stiamo applicando, io che mi sto occupando di salario minimo come forse tutti sapete, vedo parlando con anche con altri settori anche dell'imprenditoria per esempio la cooperazione sociale come l'avete visto nel dibattito su questo tema prende una posizione che riproduce alcuni degli argomenti che oggi sono venuti fuori, e cioè cosa ci dicono noi siamo d'accordissimo per pagare il giusto i nostri lavoratori, e parlo soprattutto della cooperazione sociale, ma quando poi andiamo a bando, a pendere le esternalizzazioni, voi del settore pubblico ci schiacciate, cioè se paghiamo il giusto non stiamo dentro quello che ci viene dato, non viene riconosciuto l'aggiornamento del contratto l'adeguamento del contratto nei pezzi di affidamento, e quindi questo è evidente, così se andassimo nella filiera dell'agricoltura dove il problema è che se ti mettono un tetto sul prezzo inamovibile, in i margini di profitto si comprimono il problema è logico che è l'ultimo anello della catena a rimanerci, che può essere il lavoratore o l'impresa, che lo assume.

Quindi questo tema secondo me merita veramente di essere portato alle luci della ribalta, come tema del Paese, perché effettivamente sono in gioco troppe cose, tra cui appunto la qualità e la serenità del fare impresa, e le tutele il diritto alla sicurezza che è un elemento su cui spendiamo tante parole ma come diceva qualcuno poche azioni. Grazie.

**Lucilla Vazza**

*Segretario Genovesi ci dica lei.*

**Alessandro Genovesi**

Allora non volevo spaventare gli amici di Anceferr quando io propongo un avviso comune non è per andare a litigare a Rfi, però io penso una cosa, uno noi abbiamo un tema di formazione, quindi un avviso comune per esempio dove identifichiamo 5/6 scuole edili dove sperimentalmente fare un programma specifico di formazione sulle

nuove e vecchie tecniche di armamento ferroviario, non solo potrebbe essere uno di quei punti su cui incominciamo ad essere operativi, per essere chiari, del resto è il motivo per cui anche fare parte del sistema Ance. Due, c'è un tema secondo me meglio di uno slogan, che la qualità si paga, è banale dirlo, ma la qualità si paga, la qualità è tante cose, i materiali, la progettazione, il lavoro, il corretto inquadramento, il rispetto del contratto, eccetera, eccetera.

Però non ci giriamo intorno, il punto è il modello di sviluppo e non la sto buttando in calcio d'angolo, cioè se noi pensiamo che possiamo reggere la sfida della nuova divisione internazionale del lavoro pensando ancora che possiamo competere con queste regole, perché il costo del lavoro si può comprimere all'infinito, guardate abbiamo scelto una strada che è perdente, noi possiamo reggere la nuova divisione internazionale del lavoro se riconosciamo che il lavoro è uno degli elementi, è uno dei fattori di produzione, nel senso anche buono per capirci e se decidiamo che noi competiamo perché noi che non siamo un Paese ricco di materie prime, non lo siamo, non siamo un Paese immenso come la Russia e gli Stati Uniti, quindi anche la geografia ci aiuta.

Però siamo un Paese di grandi trasformatori, cioè noi siamo bravi nel fare quello che facciamo, siamo bravi nel fare infrastrutture, spesso siamo più apprezzati all'estero che in Italia, siamo bravissimi nella manifattura, siamo bravissimi nelle 4 A del Made in Italy; quindi, noi o decidiamo che la sfida è il modello, per cui la competizione sul costo del lavoro, la comprensione sul risparmiare sui materiali.

Molti infortuni avvengono per macchinari vecchi, poi noi ci ricordiamo purtroppo delle stragi, ma quanti infortuni avvengono nei cantieri di armamento ferroviario di appalti piccoli o piccolissimi, o sventati magari per pura fortuna per un riflesso all'ultimo minuto del capo cantiere o dell'operaio.

O noi decidiamo che approfittiamo del Pnrr, approfittiamo di questa fase, pur molto difficile, per cambiare il modello di sviluppo, la gerarchia, la cultura del lavoro, avremmo detto una volta, o noi finita la bolla del Pnrr ricominceremo con un modello che abbiamo visto essere un modello che non premia l'imprenditore serio, non premia la professionalità, non premia chi vuole crescere, ma magari premi chi si improvvisa, chi pensa di andare avanti ancora col trucchetto dell'ultimo minuto. Un Paese così non ha futuro.

Quando io penso che noi abbiamo tutte le condizioni, qui c'è anche un po' di orgoglio nazionalista nel senso buono per riscoprire quello che ci ha permesso in vent'anni, perché tanto è successo, siamo passati dall'essere un Paese povero agricolo ad essere un grande Paese manifatturiero nel mondo. Grazie.

**Lucilla Vazza**

*Continuiamo l'ultimo giro, grazie Segretario Panzarella, prego.*

**Vito Panzarella**

Sì, una battuta pure io in chiusura. Per questo c'è una grande possibilità l'occasione del Pnrr è un'occasione storica, se la politica capisce che deve guardare al futuro, e capire

con chiarezza dove vogliamo andare, e su questo io penso che ancora siamo in tempo, perché se noi sbagliamo su questo penso che pagheremo danni per il prossimo futuro. Bisogna essere chiari, la politica glielo dobbiamo dire insieme, bisogna modernizzare il Paese, e voi lo sapete fare bene, ma per fare questo bisogna guardare lontano, ma soprattutto puntare alla qualità del lavoro, questo è il punto, qui siamo in una situazione diversa da tutto il mondo che ci circonda, l'ho detto già prima, questo per me è il punta, ed è per questo che insisto, che noi, la politica in questo caso, non possiamo suggerire tempi per mettere a terra tutti questi soldi che è la prospettiva dei prossimi cinquant'anni in questo Paese e il 2026 secondo me è troppo stretto per fare le cose bene, e farle in sicurezza.

**Lucilla Vazza**

*Una sollecitazione universalistica. Allora prego segretario Pelle.*

**Enzo Pelle**

Io brevemente due tre riflessioni, io credo che oggi qui abbiamo un sistema d'impresе che comunque dialoga con una stazione appaltante, di quelle cosiddette che possono essere conservano un'eccellenza di elevata qualità, perché abbiamo un problema complessivo di stazioni appaltanti, ce ne sono, non sono tantissime tipo non sono per azzerarlo ciò per ridurle come in passato si era detto addirittura di portarla a poche decine, però abbiamo un problema di qualità delle stazioni, perché ad esempio il prezzo più basso è tendenzialmente una semplificazione, perché non ho grandi elementi qualitativi da immettere, e questo è uno dei problemi, qua invece noi abbiamo un'altra condizione, allora primo punto è chiaro che anche in altri comparti dobbiamo migliorare la qualificazione delle stazioni appaltanti, perché fuor di dubbio che da lì passa pure la qualità della spesa la qualità dell'opera, e la qualità delle maestranze, io qui credo che non avremo qualifiche più alte, perché è un settore più qualificato probabilmente pure meno infortuni, nonostante quello che si può dire dopo la vicenda nota, noi abbiamo però iniziare a pensare di certificare questo elemento qualitativo e di immetterlo perché io credo che di questo un po' stiamo parlando, questo è un elemento qualitativo e dobbiamo sperimentare, dimostrarlo con dei dati perché ci sono le condizioni, chiedere alla stazione di fare quel quid in più che ci permette pure di investire per i migliorare la qualità della sicurezza ulteriormente, sapendo che quell'investimento pure voi potete farlo, perché si sta andando molto sulla rete ferroviaria o se volete si sta passando sempre di più merci e persone da gomma a rotaia, quindi significa avere più manutenzione straordinaria e ordinaria, poi diciamoci la verità il nostro paese per anni ha sofferto di un deficit infrastrutturale che abbiamo tutt'ora che stiamo cercando di colmare, ma non sarà facile, lo stiamo cercando di colmare in una direzione diversa dal passato che è quella che va verso la sostenibilità, ma la sostenibilità riguarda non solo l'ambiente ma anche sociale, il lavoro, io credo che qua ci sono gli elementi, ma come qualcuno già ha cercato di proporre, di fare un grande ragionamento con la controparte, chiamiamo in questo caso, che di tutti quanti se volete, perché per voi riguarda appalto, ma per me riguarda una importante stazione

appaltante fondamentale, iniziamo a cambiare modello, e a dare ulteriori qualità, di tipo se volete pure sperimentali generativo in modo tale che noi possiamo migliorarci di volta in volta, perché siamo in un'era in cui i cambiamenti sono veloci e radicali e dobbiamo adeguarci adattarci, non abbiamo altra strada e questa credo che sia la strada maestra per migliorare davvero questo comparto è che se ad esempio pure per altri, così forse migliorare anche altri pezzi, e credo che si può fare davvero qualcosa di concreto e oggi credo che questa sia il teatro giusto per lanciare queste proposte, queste iniziative grazie.

**Lucilla Vazza**

*Grazie al segretario presidente chiudiamo una parola*

**Vito Miceli**

Solo un ringraziamento a tutti. Grazie.

**Lucilla Vazza**

*Grazie a tutti e non ve ne andate perché torna sul palco Flavia Landolfi con il suo ospite che vedo in platea*



“Il patrimonio storico di FS: una sfida per le imprese, un’occasione per il Paese”

[Dialogo con il direttore generale fondazione FS Luigi Cantamessa](#)

---

**Flavia Landolfi**

*Bene invito sul palco il direttore di Fondazione Ferrovie dello Stato dottor Luigi Cantamessa. Buonasera ingegnere, ci parli del suo lavoro per Fondazione Ferrovie dello Stato.*

**Luigi Cantamessa**

Le aree interne del Paese sono costellate di manufatti di opere d'arte, di caselli, di stazioni in totale abbandono e decretata dopo dieci anni la Fondazione FS, ha secondo me, sensibilizzato chiunque, non gli specialisti del settore ma l'opinione pubblica, nel senso più ampio che la definisce vedendo come uno sfregio un casello, una stazione, un ponte, abbandonati all'incuria, perché è lì da cent'anni e arricchisce il territorio invece di devastarlo.

**Flavia Landolfi**

*Esistono fondi Pnrr su questo, sentivamo nei video.*

**Luigi Cantamessa**

Per la prima volta nella storia di questo Paese, dalla storia Ferrovie, 435 milioni di fondi Pnrr a valere sul piano nazionale complementare, quindi fondi già in essere, e che noi lo dico con grande orgoglio la Fondazione FS, anche grazie in parte Rfi e poi indiretto a Stazione Appaltante, ha completamente appaltato e completamente progettato, quindi io lo posso dire a questa molto ben referenziato a platea, questo importante convegno e ringrazio ancora il presidente Miceli di avermi invitato, noi li completeremo prima, perché avevamo l’expertise, la cultura, non abbiamo considerato per un attimo roba vecchia, roba da archivisti, quindi roba di nicchia delle linee stilistiche della Rete Adriatica, della Rete Mediterranea, del razionalismo del Ventennio, ultima opera architettonica di questo Paese, e li avevamo pronti, pensi già digitalizzati, da lì dovevamo vettorializzarli e darli alle imprese, com'è avvenuta la progettazione.

Oggi da Pachino a Noto, fino al Museo di Trieste, non li voglio elencare, è un cantiere, ma abbiamo prima di tutto, e ci tengo a far passare questo messaggio, tolto dall'idea dopo lavoristica curatoriale, un po' nostalgica del museo, a un sistema che oggi diventa turismo ferroviario, una delle forme più innovative di turismo se si dovesse parlare di vera sostenibilità del turismo su rotaia, dove la sua vacanza inizia quando si imbarcano in treno.

**Flavia Landolfi**

*Su questo fronte quanti sono gli utenti che prendono i treni.*

**Luigi Cantamessa**

Un numero molto semplice, io divento direttore della fondazione Ferrovie dello Stato dieci anni fa e avevamo 8.000 viaggiatori all'anno, cultori, molti stranieri, appassionati di tipi di

carrozze, volevano vedere il ponte a doppia arcata, mi dei chiedevano di fermare il treno, oggi sono 250.000 persone proiettate a mezzo milione già nel 2025, ma è cambiata completamente la natura, sono famiglie, sono gruppi, sono singoli, sono persone, pensate è uno studio dell'Università della Bocconi che mi hanno consegnato non più tardi del mese di luglio, a fronte di 10 euro del biglietto del treno storico, 30 virgola 31 euro cadono sul territorio ma è facile, se noi prendiamo un treno storico e andiamo nell'entroterra dell'Irpinia dove noi abbiamo riaperto l'Avellino Rocchetta Sant'Antonio 118 chilometri di curve e di contro curve una meraviglia è chiaro che a fronte di un biglietto di 10 euro, 30/32 vanno nella ristorazione locale, nell'acquisto dei vini, ecco la vera micro economia seria, e poi quello che mi consentirà di dire volendo contestualizzare tanta filosofia, questa platea, qui c'è un mare di lavoro, di lavoro vero, non la bolla del 110 perché quando lei mantiene un viadotto a doppia arcata, diciamo un manufatto di fine ottocento, e lo restaura all'esercizio, lei fa due cose, uno restauro un quadro meraviglioso, due lo rende percorribile, fruibile, quindi e poi l'expertise di mantenere manufatti che oggi nulla hanno a che fare scatoloni di cemento armato e così cominciamo a muovere un po' e che invece affollando completamente la nostra rete e che sono inguardabili.

#### **Flavia Landolfi**

*In questa domanda la faccio, è un settore che si auto sostiene, o ha bisogno al di là dei fondi ovviamente Pnrr quelli hanno altre logiche, è un settore che si auto sostiene o ha bisogno di un po' di un aiutino.*

#### **Luigi Cantamessa**

Le rispondo correttamente subito sull'investimento infrastrutturale no, ed è evidente sul ritorno dell'esercizio e tutto al mercato.

Lei pensi, facciamo un piccolo esempio la Sulmona Roccaraso Castel di Sangro, la linea più alta d'Italia, dopo il Brennero, fu chiusa da un Governo non ricordo bene nel 2011 dell'Abruzzo, portava 6.000 studenti lei sa che lo studente viaggia con l'abbonamento, quindi non copre neanche il 35% delle spese, noi oggi abbiamo chiuso con 50.000 presenze l'anno viaggiando solo la domenica con il biglietto a mercato, cosa ne ha ricavato il territorio, uno che questa meravigliosa rotonda, i paesaggi dell'Abruzzo non sia smontata, quindi causando un evidente problema anche sulla stabilità dei pendii, bisognerebbe aprire un altro capitolo, la geotecnica della ferrovia, tante montagne le tengono le nostre opere di regimazione idraulica completamente abbandonate, completamente trascurate, e che cosa abbiamo fatto oltre a reggerci a mercato, come le ho risposto, abbiamo generato una ricchezza diffusa.

A Campo di Giove lei non avrebbe trovato neanche un ristorante prima che noi avessimo riaperto la ferrovia, oggi ne hanno aperti tre, ovviamente sono giovani che anziché andare a fare il lavapiatti a Londra, stanno orgogliosamente preparare le prelibatezze di questo territorio, lei pensi per farlo per 10.000 chilometri. Quando ho iniziato mi davano del pazzo, probabilmente lo fanno ancora oggi, però i numeri danno ragione non tanto alla teoria, quanto la pratica, perché e tutto sotto l'evidente anche della rassegna stampa.

**Flavia Landolfi**

*Manutenzione: bisogna da un lato conservare e con tutte le caratteristiche di un bene, che è un bene che appartiene al passato in ogni caso e però con gli strumenti di oggi, come funziona.*

**Luigi Cantamessa**

Funziona perfettamente e lei con questa domanda di cui la ringrazio mi dà un altro affondo, che è sempre costruttivo. È evidente che ci vuole una passione enorme, lei pensi alla tecnologia e ai collegamenti wireless, se io volessi comandare oggi la luce blu, lo potrei fare con un telecomandino, nel 1990, quando le nostre stazioni venivano chiuse, perché il dirigente del movimento non serviva più, si metteva il dirigente centrale operativo, hanno tirato anche assenza di una committenza intelligente, che non cito, perché è stata citata fin troppo ed è uno dei miei soci, in sé all'interno di una committenza non colta le nostre stazioni, dal Piacentini al Mazzoni, sono state coperte di ogni tipo di superfetazione, che ha rovinato snaturato, io invito andate a Ponte delle Alpi sulla linea per Calalzo, distrutta, l'elettrificazione hanno messo il palo in asse alla stazione, ci sarebbe da creare un convegno sulle brutture derivanti dall'elettrificazione. Nessuno mi dica che io sono contrario all'elettrificazione, ma non porterei all'occhiello il simbolo di FS, ma vengo alla sua domanda la tecnologia oggi ci aiuta enormemente perché quel meccanismo che ieri impiegava una cubatura di un metro quadro, oggi è un cip, un monitor informativo non ha più bisogno di nessuna canalina, canalina che vada a distruggere il marmo del Mazzone, ecco perché oggi ci aiuta la tecnologia. Fosse anche per la manutenzione predittiva, e per me la lasci chiudere questa domanda, con un'altra affermazione un po' forte, ma io ogni tanto giro con il carrello perché chi mi conosce sa che amo tanto il mio lavoro, e soprattutto poco stare in ufficio, però quando tu passi sulla linea Avellino Rocchetta, o anche le altre, e tu pensi che quella roba era resistita al sisma dell'ottanta, io penso che davanti ai costruttori ferroviari una riflessione vada fatta.

Sono venute giù le stazioni, le opere d'arte vicino a Sant'Angelo dei Lombardi sono ancora su tutte, e così in altre realtà dell'Italia, dove alluvioni, terremoti non è un Paese semplice il nostro, manufatti dalla fine dell'Ottocento, diciamo all'entrata in guerra, sono ancora lì, è una cosa assolutamente constatabile, una manutenzione fatta con intelligenza e col cuore.

**Flavia Landolfi**

*Esistono immagino imprese specializzate, o sono le stesse identiche imprese che si occupano della manutenzione ordinaria di tutte le linee.*

**Luigi Cantamessa**

Sono le stesse imprese che per metà sono rappresentati in quel cartellone, è evidente che molto spesso la committenza, è stato detto questa mattina è fondamentale, manca completamente in Rfi la mentalità, mi prendo la piena responsabilità di quello che dico ai miei amici miei fratelli ai miei colleghi di ogni giorno, perché è motivo di discussione, lo diceva benissimo il presidente prima, chiedono un badile, un camion sostenibile, e

ma chi mi paga quello con le emissioni zero, gli standard della Rete devono essere modificati, devono essere modificati per essere meno impattanti sulla storicità e più funzionali per l'utente, le nostre stazioni hanno più ferro nell'aria che per terra, ovunque si giri ci sono fasci di binari tranciati, lasciati lì, campate di impalcati ficcati all'interno delle traversine, è ovvio che manca la cultura del bello si deve fare in fretta, le IPO le interruzioni devono essere brevi, bisogna correre nessuno più ha accurato il bello, ma fra vent'anni, quando la tecnologia ancora sarà oltre, il bello sarà sempre lì, e lo diceva il segretario della CGIL poc'anzi questo Paese non ha le materie prime, io aggiungo ma allora ha il suo bello da poter proporre al mondo, perché c'è voglia di Italia, e vedono le cose che nessun ha, mi auguro di invitarvi quando apriremo la cabina scambi di Roma Termini, le faccio anche sorridere, 3 anni per realizzarla, prima del conflitto, 5 anni per tentare di restaurare, c'è un problema perché se l'innominabile Mussolini l'ha fatta in 3 anni, e noi con 5 anni, le racconto le cose, perché la sua domanda è stata calzante le imprese, le imprese mi hanno guardato un po' come un matto, ma questo ha l'orsogrill, buttate via l'orsogrill noi vogliamo la staccionata ferroviaria armata con la cementina, buttate via tutte quelle cose, che le imprese, da un lato dopo un iniziale sbigottimento hanno compreso, e sono stati loro perché non c'era tariffa, lì bisognava copiare come era stato fatto, aggiornandolo, io credo davvero, anche qui chiudo con una grande espressione c'è un mare di lavoro lo dico al presidente, lo chiami come vuole, ma un mare di lavoro di qualità di alta qualità, ma guardate la bellezza di Frascati nel '48, andata a guardarla oggi non vedete più niente, cartelli monitori ovunque, ce n'è uno comico, chissà se la regia riesce a mandarlo così strappiamo alla platea un sorriso, vediamo quello di Varallo Sesia, proviamo, allora alla stazione sulla linea di Varallo Sesia, chissà se arriva, ma nel mentre continuiamo ci sono dei cartelli monitori su una linea che corre in mezzo ai campi grano e di riso che non servono assolutamente a nulla, se non a contabilizzare un po', ma buon Dio abbiamo tutte le stazioni da ridefinire, una toponomastica, una indicazione interna univoca basterebbe, solo una committenza, ecco perché dico c'è un mondo, cogliere questa opportunità significa per le ditte garantirsi, e qua lo dico una manutenzione di un bene tutelato dal ministero.

### **Flavia Landolfi**

*Come possono cogliere questa opportunità.*

### **Luigi Cantamessa**

L'artigianato, è una forma di artigianato edilizio ferroviario, lo dicevamo prima, guardate la bellezza di questa stazione se lei oggi andasse ad Aprilia al di là della pensilina non so come le soprintendenze le quali bloccano tutto e ovunque, guastandoci la giornata abbiano consentito di distruggere una stazione come questa, ora la tecnologia potrebbe far funzionare tutto in assenza di qualsiasi superfetazione, questa una foto d'archivio, nel breve non siamo riusciti a trovare oggi ma potete andare su Google e vedere come è oggi. Le imprese oggi secondo me mancano perché disabituati, e quindi bisogna prendere qualche capomastro lasciatemelo chiamare così,

che possa prendere un'élite di operai, questi mancano, non mancano le sensibilità dei progettisti, non mancano le sensibilità degli architetti, perché siamo un popolo che ama il bello, manca enormemente il giovane ragazzo che ancora vuole mettere il travertino in bolla, quello manca, e non lo troviamo, infatti le imprese molto spesso, lo dico con un sorriso e con grande soddisfazione destinano i lavori delle ferrovie turistiche alle persone più anziane, così si faceva quando eravamo azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, però il mondo cambia, e bisogna secondo me capire che il business cambia, e oggi il business punta a questo.

**Flavia Landolfi**

*Mi dice due fiori all'occhiello di fondazione FS, due cose di cui lei va particolarmente fiero.*

**Luigi Cantamessa**

Il museo di Pietrarsa davvero vi invito. È irricognoscibile, il mercato ci deve essere, ma lei oggi dovrebbe guardare la quantità di orpelli di cubi in vetro, di venditori di mutande al posto delle biglietterie, insomma bisogna cambiare. Pietrarsa è il nostro fiore all'occhiello, perché lo abbiamo preso distrutto, io l'ho preso nel due 2014, lei pensi che i tetti li aveva portati via una tromba d'aria, e il mare era finanche arrivato ai giardini, oggi lo potete vedere dal vostro telefonino andate su fondazioni FS Pietrarsa, e per ammissione dei francesi che tutto sommato un po' difficili, sono è il più bel museo ferroviario d'Europa, a Pietrarsa lei lo sente dal mio accento non sono per nulla partenopeo, lavorano l'ho voluto io solo ragazzi napoletani, sono tutti i locali, Portici, San Giorgio a Cremano, San Giovanni/Barra, e lo mantengono meglio del museo della Svizzera. Quello è stato il grande, perché abbiamo trasmesso questo senso del bello, e loro stessi oggi mi mandano le fotografie. La faccio sorridere di cabine buttate nelle nostre stazioni, noi pensiamo in un Paese che tutela il territorio di buttare negli ex scali merci delle nostre mille stazioni dei container con le attrezzature a fronte di mille caselli che crollano e che potrebbero essere restaurati. Però riguarda almeno questo argomento io sono un tradizionalista, io vengo dalle locomotive, sono prestato un po' al mondo delle infrastrutture, l'ETR250, questo treno, in cui gli italiani nel dopoguerra mettono il macchinista sopra, e aprono una meravigliosa Belvedere frontale, è un treno del '60 per le Olimpiadi, completamente restaurato viaggia 160 chilometri orari, e sarà seguito nel 2025 dal Settebello. Gio Ponti e Giulio Minoletti che nel 1953 fanno questi treni, sono due orgogli.

**Flavia Landolfi**

*Infatti, qui volevo chiederle, che cosa rappresentano le vecchie locomotive, oltre a essere delle macchine meravigliose, che uno guarda diciamo treni come erano, oltre al folklore cosa celano.*

**Luigi Cantamessa**

Tutto lo stile italiano perché se né ponti dei viadotti, né i ponticelli, come le ho detto prima c'è l'infrastruttura che è cresciuta col territorio che lo ricama, i treni sono l'espressione del nostro stile, se lei guarda il telo poggiatesta del Riviera di lino, o se

guarda il piccolo mosaico delle carrozze degli anni '30 della toilette, c'è tutta la perfezione dei dettagli che lei non trova sulle ferrovie della Mitteleuropa, cioè il nostro carattere che si evolve, c'è la finezza di alcune ricerche tecniche, la scaldiglia una resistenza di ferro che ti scalda i piedi, oggi i treni hanno riscaldamento ad aria, e negli ultimi treni regionali, non vorrei anche qua crearmi troppi nemici, ma già ne ho, il riscaldamento arriva ad aria dall'alto, il che a qualsiasi tecnico fa capire che c'è qualcosa che non funziona, o no.

Qui dice che cosa? Un costume e un'attenzione alla progettazione, io vorrei dico sempre che tutti i miei colleghi dirigenti delle ferrovie facessero un viaggio notturno da Milano a Palermo su una carrozza letto degli anni '50, ritorniamo lì, con il wifi con l'intelligenza artificiale, ci mancherebbe, ma ripartiamo da lì, da chi sapeva fare le cose, come diceva il nostro regolamento segnali, con senno e con ponderatezza.

### **Flavia Landolfi**

*Ultima domanda allora noi ci dicono gli storici che noi non sappiamo chi siamo, e non sappiamo da dove veniamo, lei che è così dentro storia, come le vere Ferrovie, cosa pensa, dove stiamo andando?*

### **Luigi Cantamessa**

Oggi lei mi fa una domanda davvero particolare, le rispondo in due parti molto brevi, la prima io sono stato tanto a studiare la storia delle ferrovie, e confido e a chi ci ascolta che io ho scoperto cose che non sapevo, e abbiamo una cultura ferroviaria spaventosa della quale tutto è stato taciuto lo sapevamo che noi eravamo il primi al mondo nel 1939 un ETR212 tra Pontenure e Piacenza con la linea sovralimentata 200 a 3400 volte arriva 203 chilometri orari, lo sapete, c'è negli archivi con tanto di foto, quindi c'è un passato della ricostruzione postbellica, il razionalismo delle stazioni, c'è un mondo che va portato per cementare un po' anche un orgoglio rassicurante in tempi di così grande incertezza.

Dove andiamo, io sono un eretico, io pongo molto spesso ai vertici degli interrogativi di questo genere, ma noi quando abbiamo interrato tutto? Quando ci siamo sbarazzati della ferrovia dal centro? Cosa vedremo? Tutto una metropolitana in galleria? A Sanremo tolta la ferrovia che poteva essere convertita in una metropolitana leggera senza disturbare, c'è un parcheggio. Io quindi sono molto, molto, dubbioso sulla validità delle grandi varianti di tracciato in assenza di mantenimento, con un downgrading delle linee costiere, se mettono l'Adriatica in galleria, ed è una cosa secondo me assolutamente vera, ma a Riccione non ci va più nessuno col treno come hanno fatto oggi in Liguria dove provate arrivare alla stazione di Sanremo un tapis roulant quando funziona ti fa sbucare fuori dall'hangar, e poi se c'è un autoservizio perché i Comuni con la quale lo pagano forse arrivi in città, prima da Sanremo all'hotel Bristol andavi a piedi. Quindi c'è bisogno secondo me insieme alle grandi opere di mantenere una struttura venosa che è quella del Paese se tagli quelle vene lì, non vedo un futuro, se non capital intensive, io vorrei fosse ancora labour intensive ma soprattutto cultural intensive.

Il settore dei trasporti - come quello del gas, dell'energia termica, dell'elettricità, dell'acqua, dei servizi postali e dello sfruttamento di area geografica - rappresentano servizi destinati a soddisfare esigenze di importanza essenziale per la collettività e sono stati - per molto tempo - "esclusi" totalmente dalla regolazione comunitaria dei lavori pubblici. È stato così in occasione della prima Dir. 71/CEE del 26 Luglio 1971 in tema di appalto di lavori pubblici (71/305/CEE). Ed è stato così anche con la Dir. 77/62/CE del 21 Dicembre 1976 in tema appalto di forniture (77/62/CEE). Solo negli anni '90, il legislatore europeo ha iniziato ad occuparsi di questi settori e, da allora, è stato così fino al nuovo codice dei contratti pubblici: il D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36 entrato in vigore il 1° aprile 2023, con efficacia a partire dal 1° luglio 2023. Le principali ragioni che, per lungo tempo, hanno portato all'esclusione del settore dei trasporti - così come degli altri - dalla normativa sugli appalti pubblici si possono ricondurre a due direttrici: la presenza pubblica; la chiusura del mercato. Rispetto alla prima c'è da dire che: - le direttive sui contratti pubblici trovavano applicazione alle pubbliche amministrazioni ma NON anche ai soggetti privati; - si voleva evitare un'asimmetria tra i vari stati nazionali che diversamente disciplinavano la partecipazione pubblica o in alcuni casi la negavano; - allora in alcuni Stati tali attività erano di competenza di Enti pubblici e/o comunque influenzate dalle Autorità nazionali, attraverso partecipazioni nel capitale sociale delle società che tali servizi fornivano. È il caso - anche se in maniera diversa da Stato a Stato - di Italia, Germania e Francia per la gestione della risorsa idrica. In altri Stati, i servizi di pubblica utilità erano erogati invece da privati e/o soggetti a disciplina privatistica. Visto che si voleva evitare che identiche attività fossero sottoposte a regimi differenziati in ragione del soggetto pubblico o privato che svolgeva il servizio si decise di non disciplinare affatto il settore. La seconda ragione dell'iniziale esclusione dalle normative europee dei settori cd. speciali risiede nel fatto che tali settori, in virtù della loro strategicità - ossia della loro rilevante importanza per il fatto che devono condurre al soddisfacimento di un determinato scopo che, nel nostro caso, è quello di consentire il funzionamento e l'uso regolari dei trasporti non permettevano un accesso concorrenziale al mercato perché le autorità nazionali - concedendo diritti speciali ed esclusivi agli enti erogatori - ne limitavano l'accesso per meglio controllare che l'interesse pubblico venisse perseguito. E ciò accadeva richiedendo: - a monte che i soggetti che svolgevano il servizio avessero determinati requisiti; - e a valle che l'esecuzione del servizio avvenisse con determinate modalità. La prima sostanziale disciplina dei settori speciali è avvenuta con le direttive del 2014. La modifica del quadro storico e socio/economico che si è susseguita negli anni è emersa nel corso delle consultazioni per la revisione della disciplina dei contratti pubblici dal legislatore europeo del 2014. In questa sede si sono sottolineati, da una parte, gli effetti benefici che la liberalizzazione ha avuto in molti stati membri nel settore dell'elettricità, del gas, dei servizi di trasporto e postali, in seguito alle varie regolamentazioni dei settori

avvenute negli anni 90. Dall'altra però si è anche dovuto rilevare che il processo di liberalizzazione non è combaciato con un'automatica propulsione concorrenziale. In Italia questo è accaduto perché la maggioranza del mercato è stata conservata dagli operatori tradizionali, in particolar modo da imprese pubbliche, a partecipazione pubblica o sulla base di diritti esclusivi concessi dalle istituzioni. Ma non solo. Ci si è avveduti che un'altra - e più difficile da forzare - motivazione di limitazione concorrenziale intrinseca al settore dei servizi pubblici risiedeva nel fatto che, per operare in questi settori, nella maggioranza dei casi, sono necessarie alte specializzazioni dal punto di vista dei mezzi, delle innovazioni e del know-how. Che si voglia o no tali prerequisiti precludono a monte l'accesso a questo mercato agli operatori sprovvisti delle expertise necessarie. E questo non avviene a garanzia di quelli che in questi settori già lavorano (altrimenti staremmo parlando di ben altro!) ma dell'interesse pubblico al regolare svolgimento di questi servizi strategici. Il legislatore europeo del 2014, tenendo conto proprio di queste peculiarità che frenano in radice una piena apertura concorrenziale dei settori speciali, e alla luce degli obiettivi di Europa 2020, è intervenuto a regolamentare la disciplina dei servizi pubblici in modo più attento - e cauto oserei dire - rispetto al passato, mirando ad un'integrazione da una parte, sempre più incisiva, anche in tali settori, dei principi fondamentali espressi nei trattati. Si afferma appunto "la necessità di un coordinamento per questi contratti per assicurare l'effetto dei principi del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE), in particolare la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libertà di prestazioni dei servizi, nonché i principi che ne derivano, come la parità di trattamento, la non discriminazione, il mutuo riconoscimento, la proporzionalità e la trasparenza". Ma dall'altra, -riconoscendo loro una maggiore flessibilità che si esplica principalmente nel rinvio solo parziale ai vincoli fissati per i settori ordinari (si veda l'art. 141 del nuovo codice che definisce in continuità con il vecchio le norme applicabili alle stazioni appaltanti o agli enti concedenti che svolgono attività nell'ambito dei settori speciali); - e conferendo loro poteri di vera e propria autorganizzazione (è il caso ad esempio dei sistemi di qualificazione e degli elenchi di professionisti nei quali RFI SpA individua soggetti altamente specializzati da invitare alle procedure di affidamento, senza preventiva pubblicazione del bando di gara – previsione che ritroviamo sempre nell'art. 141 al comma 4 lettera a). L'intento in questo caso chiaramente non è e non potrebbe essere quello di – avvantaggiare una cerchia ristretta di operatori ma di dare evidenza del valore morale, tecnico, professionale dell'impresa che del sistema fa parte e, conseguentemente, di escludere dal mercato operatori non adeguatamente preparati o non regolari. La materia dei settori speciali, da ultimo intervento normativo, è disciplinata nel Libro III, connotato da completezza, sostanziale autoconclusività ed autonomia rispetto ad altre parti del codice. Di base, la nuova disciplina si pone in continuità con quella precedente proseguendo nel garantire un regime particolarmente agile di accesso alle provviste di beni e servizi necessarie per l'erogazione di servizi finalizzati a soddisfare esigenze di importanza essenziale per la

collettività. Nondimeno, possono evidenziarsi alcune novità, principalmente indirizzate a fornire maggiore flessibilità alle stazioni appaltanti e a queste e alla loro messa a terra bisognerà – senza allarmismi ovviamente – prestare attenzione. Facciamo qualche esempio. Una delle più rilevanti novità riguarda la suddivisione in lotti. Secondo l'art. 141, co. 5. le stazioni appaltanti potranno determinare liberamente la dimensione di questi senza obbligo di motivazione aggravata e tenendo conto delle esigenze del settore speciale in cui operano. Qui evidentemente il legislatore ha recepito puntualmente l'articolo 65, par. 1 della Direttiva 2014/25/UE e mira a superare (per quanto riguarda la questione della suddivisione in lotti) un caso di "gold plating" che si è determinato con la redazione del decreto legislativo n. 50 del 2016 (articolo 51). Cosa vuol dire questo? Questo significa che: - mentre per i settori "ordinari", la Dir. 2014/24/UE, articolo 46 fissava il principio del c.d. "apply or explain" (imponendo un'adeguata motivazione per il caso di mancata suddivisione in lotti); - al contrario, per i settori speciali tale obbligo di specifica motivazione non era previsto dall'articolo 65 della Dir. 2014/25/UE, che mirava evidentemente a lasciare maggiore autonomia decisionale alle stazioni appaltanti e agli enti concedenti. Quindi, la scelta operata nel 2016 di estendere il richiamato obbligo di motivazione anche per gli affidamenti nei settori speciali rappresenta un caso di "gold plating". Bene, ora però il punto qui qual è? Il divieto di gold plating comporta che non si possano stabilire oneri a carico degli operatori economici ulteriori rispetto a quelli previsti dalle direttive europee, ma nel caso in esame si discute se debba o meno essere motivata l'imposizione di una scelta (quella della divisione o non divisione in lotti). In un settore come quello della manutenzione straordinaria e ordinaria delle linee ferroviarie la suddivisione in lotti rispetto un aspetto rilevante che non può non tenere conto delle caratteristiche peculiari del mercato. Di conseguenza, va bene che sia consentito alle stazioni appaltanti di determinare liberamente la dimensione dei lotti senza obbligo di motivazione aggravata ma le esigenze del settore speciale in cui operano e non solo quelle ma anche le caratteristiche del mercato, come le imprese saranno poi in sede di esecuzione chiamate a muoversi va tenuto presente pena altrimenti il rischio di non dare spazio al miglior svolgimento del servizio.

Ricordiamo, infatti, che l'obiettivo non deve essere tanto quello di svolgere il lavoro affidato ma di consentire – e su questo bisogna insistere – che il servizio pubblico sotteso a quel lavoro trovi corretta esplicazione e il relativo interesse sia soddisfatto. Sempre sulla scia di attribuire maggiore flessibilità alle stazioni appaltanti, viene introdotta una nuova procedura per la scelta del contraente, la procedura regolamentata (art.169). Si tratta di procedure di gara che sono precedute dall'adozione di atti interni con i quali stazioni appaltanti o gli enti concedenti adottano una propria disciplina in merito alle cause di esclusione e ai criteri di selezione e sulla base di questa disciplina svolgono tali procedure di gara. In particolare, nel comma 1 è previsto che le stazioni appaltanti o gli enti concedenti possano elaborare proprie regole in materia di cause di esclusione, definendo quali condotte siano rilevanti come

“grave illecito professionale” ai sensi dell’articolo 94 e seguenti. Nel comma 2, in adesione alle previsioni di cui alla dir. 2014/25/UE, è previsto che le stazioni appaltanti e gli enti concedenti possano ridurre – previa fissazione di criteri oggettivi di selezione - il numero dei candidati che saranno invitati a presentare offerta. Anche qui attenzione a rispettare sempre i principi di proporzionalità, di ragionevolezza e di partecipazione perché, confrontarsi nei singoli casi con gli operatori economici, anche in caso di evento grave, conduce sempre - nel lungo termine - all’efficientamento dell’attività in termini generali. Nell’elenco dei “poteri di autorganizzazione”, di cui al quarto comma dell’art. 141, riconosciuti alle imprese pubbliche e ai privati titolari di diritti speciali o esclusivi si possono individuare novità riguardo la figura del RUP e della variante in corso d’opera. La figura del RUP (art. 141, comma 4, lettera b) si applica solo alle amministrazioni aggiudicatrici, mentre le imprese pubbliche ed i soggetti titolari di diritti speciali o esclusivi possono adottare propri atti con cui disciplinare tale figura adeguandola alla propria organizzazione, ed adattando le funzioni del RUP alla propria organizzazione. Viene riconosciuto, in sostanza, un potere adattamento delle funzioni del RUP alla propria organizzazione. In definitiva, e scusandomi per essermi dilungata un po’, quello che viene fuori dal quadro delineato è che lo strumento dei settori speciali va garantito e se possibile rinforzato come prova a fare in qualche modo il nuovo codice dei contratti pubblici perché di fatto consente un impiego virtuoso delle risorse pubbliche grazie al potere di adattamento funzionale delle stazioni appaltanti in ossequio al principio del risultato. Questo però – e qui è l’invito a una sempre attenta riflessione – mai a scapito delle imprese che del sistema sono il cuore pulsante perché una gestione è buona se è partecipata e condivisa.

**Gli approfondimenti tecnici supportati con presentazioni digitali possono essere visionati sul sito di Radio Radicale all'indirizzo:**

<https://www.radioradicale.it/scheda/711668/cantieri-in-marcia-pnrr-e-piani-industriali-le-sfide-e-le-strategie>

*(dal minuto 6:41:46 al minuto 7:22:17)*

Luciano Ombres Dipartimento di Ingegneria civile Università della Calabria  
"Consolidamento strutturale integrato con sistemi di alleggerimento più rinforzo strutturale e case history"

---

*(dal minuto 7:22:30 al minuto 7:42:07)*

Daniele Cristofori Business Developer Railway "Innovazione per sicurezza e produttività nei cantieri ferroviari. La demolizione controllata nelle infrastrutture ferroviarie"

---



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)