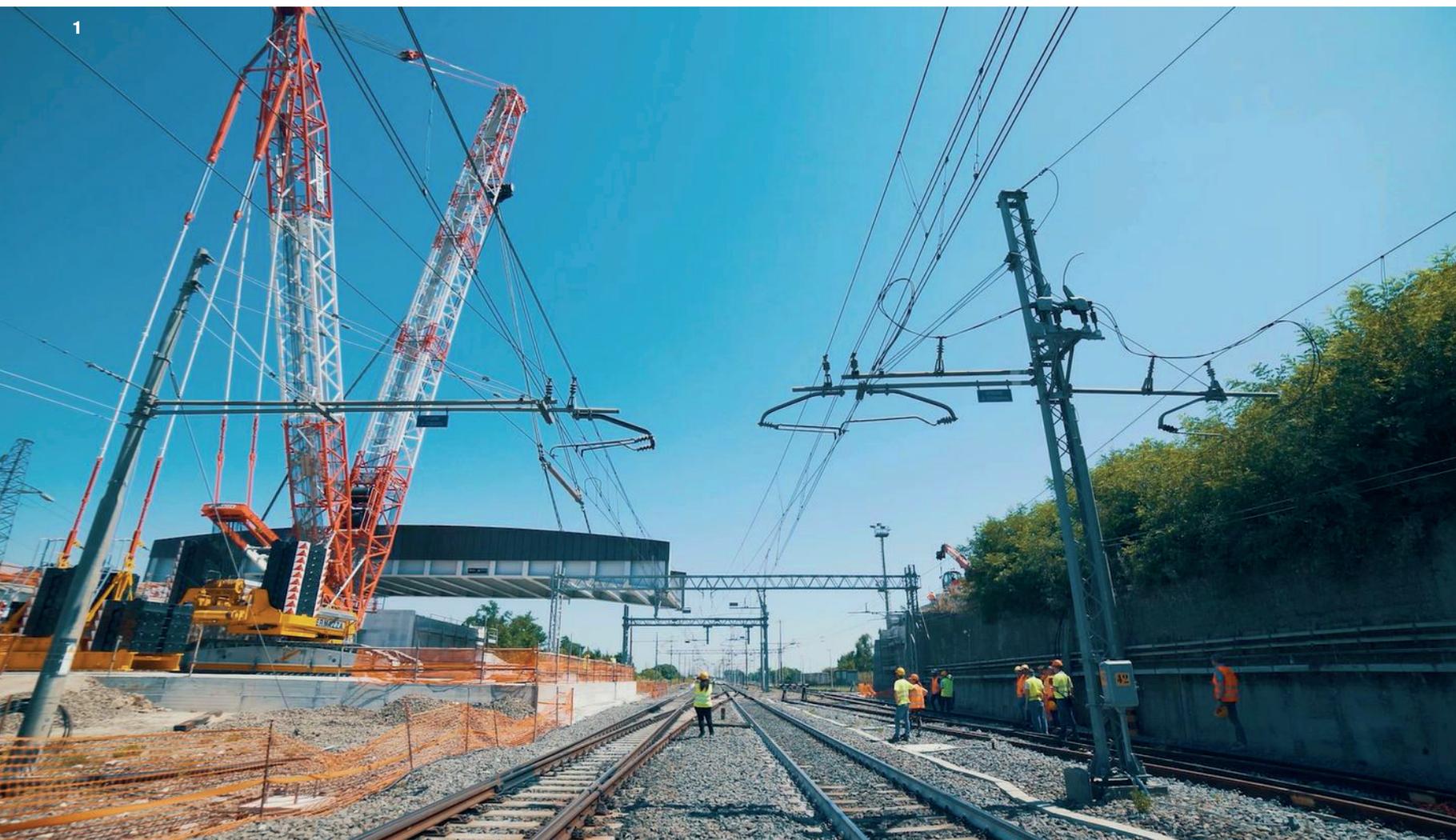


Qualità d'impresa fa rima con ripresa

APRIRE LE PORTE DELLE GARE A TUTTE LE IMPRESE QUALIFICATE, SEMPLIFICARE LE PROCEDURE, AUMENTARE IL PESO DELLA MANUTENZIONE, INTERVENIRE SUL CARO MATERIALI. SONO ALCUNI DEI SUGGERIMENTI, FUNZIONALI A RENDERE ANCORA PIÙ EFFICACE IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA, CHE ARRIVANO DALLE IMPRESE ASSOCIATE AD ANCEFERR, PROTAGONISTE DI UN RECENTE CONVEGNO MOLTO PARTECIPATO. NE ABBIAMO PARLATO CON IL PRESIDENTE, VITO MICELI.



1. La manutenzione ferroviaria è la specializzazione delle imprese riunite in Anceferr, l'associazione che proprio quest'anno ha toccato il traguardo del decennale

2. Vito Miceli, presidente di Anceferr

3. Un momento del convegno "Impresa PNRR" che si è tenuto a Roma il 6 luglio scorso

Una "frontiera positiva", per dirla prendendo a prestito una definizione del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini. Una grande squadra - per usare, invece, una sempre efficace metafora calcistica - che riunisce 58 aziende depositarie di un consolidato *know how* in materia di manutenzione delle opere civili e gestione delle emergenze nel settore delle infrastrutture ferroviarie, costituita da circa 12mila operatori, tra dipendenti e indotto di filiera. Ma anche e soprattutto, una sfida epocale, quella del PNRR, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, che - come sistema Paese - si può vincere soltanto dando piena attuazione a uno "schema" che consenta a tutte le sue migliori energie imprenditoriali di esprimersi al meglio. Proseguendo sul filo della metafora, possiamo ancora aggiungere che i "talenti" calcistici ci sono già da molto tempo, nel campionato della tecnica infrastrutturale italiana, nel caso specifico ferroviaria, e sono forgiati dalle esperienze e competenze acquisite nel tempo nei vari "vivai" aziendali, nonché messe in campo in plurimi cantieri ad alto tasso di complessità. Per il conforto, tra gli altri, del nostro "Commissario Tecnico" Mario Draghi, impegnato, oggi più che mai, nella preparazione degli Europei del Recovery Fund.

Il 6 luglio scorso, a Roma, le aziende riunite nell'Associazione Nazionale dei Costruttori Edili e Ferroviari, in sigla Anceferr - è questa la squadra di cui stiamo parlando - si sono presentate nel contesto di un convegno dal titolo "L'impresa PNRR. Per un'infrastruttura sostenibile". Vi hanno partecipato, tra gli altri, la sottosegretaria del MEF Alessandra Sartore, la presidente della Commissione Trasporti della Camera Raffaella Paita, l'AD di RFI Vera Fiorani, il nuovo direttore generale di ANSFISA Domenico De Bartolomeo, il segretario generale di FILLEA CGIL Alessandro Genovesi, il presidente dell'ANCE Gabriele Buia, il viceministro del MIMS Alessandro Morelli. Tra i relatori, i dirigenti RFI Giulio Del Vasto e Vincenzo Macello, il DG trasporto e infrastrutture ferroviarie del MIMS Enrico Maria Pujia, il presidente della commissione gallerie del CSLPP Andrea Ferrante e il DG per la sicurezza ferroviaria di ANSFISA Pier Luigi Giovanni Navone. Ultimi ma non ultimi, e in questo caso non è una frase fatta, il già citato ministro titolare del MIMS Enrico Giovannini e il dirigente d'azienda che ha fatto gli onori di casa, il presidente di Anceferr Vito Miceli, che abbiamo intervistato.

Presidente Miceli, partiamo dalle due parole che campeggiano nel titolo del vostro convegno: impresa e PNRR. Cosa possono fare le imprese Anceferr per contribuire al successo del Piano di Ripresa e Resilienza e cosa suggeriscono per renderlo ancora più efficace?

Possono fare moltissimo, naturalmente, in quanto



da tempo "allenate" sia alla qualità, sia alla resilienza. Per quanto riguarda il primo aspetto, ricordo solo che fin dalla sua costituzione - esattamente dieci anni fa, nel 2011 - Anceferr opera secondo il procedimento di qualificazione avviato dal committente RFI Rete Ferroviaria Italiana: soltanto gli operatori economici in possesso di questa attestazione, del resto, hanno potuto e possono aderire alla nostra associazione. A conti fatti, il processo di qualificazione di cui sopra vede impegnate intensamente le imprese associate da almeno 15 anni. E stiamo parlando di aziende "robuste"; un dato su tutti: in Italia il 96% delle imprese di costruzioni fattura meno di un milione di euro e conta meno di cinque dipendenti. Le nostre associate si collocano invece nel restante 4%. A dare forma e sostanza a questa specifica carta d'identità sono proprio i fattori che compongono la qualità e dunque la qualificazione: progetto, organizzazione, tecnici specializzati, adeguati mezzi d'opera, risorse finanziarie... Dicevamo poi della resilienza. Si tratta di un pilastro del nostro cammino imprenditoriale: da sempre interveniamo anche in situazioni di emergenza o per porre rimedio alle conseguenze di eventi determinati da cambiamenti climatici o vetustà delle infrastrutture. La gestione dell'imprevisto è radicata nel nostro mestiere.

E per quanto riguarda i suggerimenti in vista dei prossimi passi dell'iter PNRR? Come si può impiegare al meglio questa notevole mole di esperienza e cultura tecnica qualificata?

Premetto che il nostro spirito è sempre strato più che costruttivo e l'abbiamo dimostrato appieno in questi periodi di pandemia, durante i quali le nostre imprese, ma soprattutto le donne e gli uomini che le compongono, hanno profuso uno sforzo eccezionale per proseguire al meglio le attività. Detto ciò, nel corso del convegno dei 6 luglio abbiamo voluto suggerire una serie di soluzioni per migliorare l'intero processo, con benefici per tutto il sistema. In sintesi, chie-

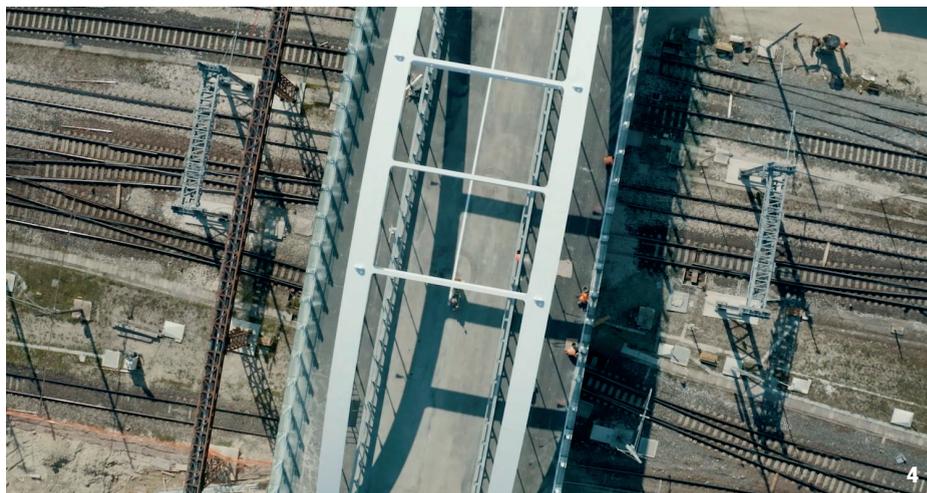


diamo innanzitutto che una serie di gare PNRR vengano dimensionate per consentire la partecipazione delle imprese Anceferr, che sono tutti profondamente animate da cultura della qualità, della sostenibilità e della tutela del lavoro. Parallelamente, chiediamo di semplificare gli iter burocratici e procedurali per davvero e non solo per quanto riguarda le opere PNRR, e nemmeno soltanto fino al 2026, ma con una prospettiva più ampia. Quindi, sarebbe importante predisporre nella legge di Bilancio - strutturalmente - una serie di somme da destinare a manutenzione, recupero funzionale e statico, messa in sicurezza delle opere civili con un'attenzione particolare a sede ferroviaria, dissesto dei rilevati, trincee e pendii, nonché al rafforzamento dei ponti e all'adeguamento delle gallerie. Questo con obbligo di spesa nel corso dell'anno di esercizio. In aggiunta, è indispensabile intervenire immediatamente sul caro materiali, perché è proprio l'aumento delle materie prime un fattore che può mettere a repentaglio l'attività d'impresa.

Chiarissimo, presidente. Da queste sue prime considerazioni emerge già quali siano le caratteristiche principali che un'impresa di costruzioni debba possedere per operare al meglio nel contesto attuale: la qualità, innanzitutto, che ne definisce il peso specifico, e insieme la capacità di risolvere le complessità nel tempo connotandosi come resiliente e insieme rendendo resilienti le opere oggetto d'interventi. Poco fa, ha citato altre due "password" che possono corroborare questo quadro: la sostenibilità e la tutela del lavoro, associabile al concetto di sicurezza. Possiamo entrare maggiormente nel vivo di questi aspetti?

Inizierò dicendo che per Anceferr il fattore ambientale e il fattore sociale debbano costituire, insieme a quello economico, le basi fondative di ogni cultura imprenditoriale. Per quanto riguarda la sostenibilità, non posso che apprezzare il fatto che la nuova Europa, con l'Italia in testa, punti con decisione su transizione ecologica, tutela territoriale e mobilità sostenibile. È un orientamento storico, naturalmente, ma che trova anche ispirazione nella tragedia del Covid-19 che ha toccato tutti e che ha contribuito a rinforzare quella presa di coscienza collettiva che può essere motore di ripartenza e costruzione di una nuova protezione. Nel nostro ambito, tuttavia, questi obiettivi non si raggiungono soltanto realizzando nuove opere, pure necessarie specialmente in un Paese come il nostro che sconta anni di paralisi, ma anche sul miglioramento delle infrastrutture esistenti. Tra risorse UE e nazionali di qui al 2030 saranno disponibili oltre 40 miliardi di euro per la nostra rete ferroviaria: riferendomi ai suggerimenti precedenti, ribadisco il fatto che calibrare le gare nel modo giusto, in cui cioè protagonisti possano essere anche le medie e non solo le grandi imprese, permetterà al Paese di vincere questa sfida che, come ha detto giustamente il premier Draghi, "non possiamo perdere".

Tutte le imprese Anceferr hanno dunque le carte in regola per essere "titolari" nel campionato PNRR: anche per quanto riguarda la tutela del lavoro, come si diceva? Certamente, si tratta di un altro dei nostri pilastri d'impre-



sa. Partiamo dal principio che la ripresa non deve poggiare sull'assunto del "lavoro a qualsiasi costo". E anche per questo Anceferr ha espresso soddisfazione per la firma da parte del ministro Orlando del decreto attuativo che definisce un sistema di verifica della congruità della manodopera impiegata nella realizzazione dei lavori edili. Quello che noi riassumiamo come "DURC di congruità", se non diventa un ostacolo può essere infatti uno straordinario strumento di lotta contro il lavoro nero e un ulteriore elemento di distinzione nella selezione delle imprese di qualità. Lo sforzo deve essere condiviso da tutti gli attori in campo e deve essere rivolto a un traguardo condiviso: una ripresa che sia di qualità anche in quanto attuata da imprese di qualità.

Tra gli ostacoli all'orizzonte, lungo questo percorso, più che quelli della politica - sul fronte infrastrutturale oggi animata da uno spirito di coesione - potrebbero subentrare quelli della burocrazia. Lei prima parlava di "semplificare per davvero": può spiegarci meglio?

Come è noto, operiamo in un Paese spesso "paralizzato" dalla burocrazia: ogni atto, documento, certificazione prodotta si aggiunge a una mole spesso inutile e incomprensibile di atti, documenti, certificazioni... Ogni anno le imprese italia-

4, 5. Grandi lavori, grandi professionalità: i soci Anceferr, per statuto, devono essere in possesso di attestati di qualificazione

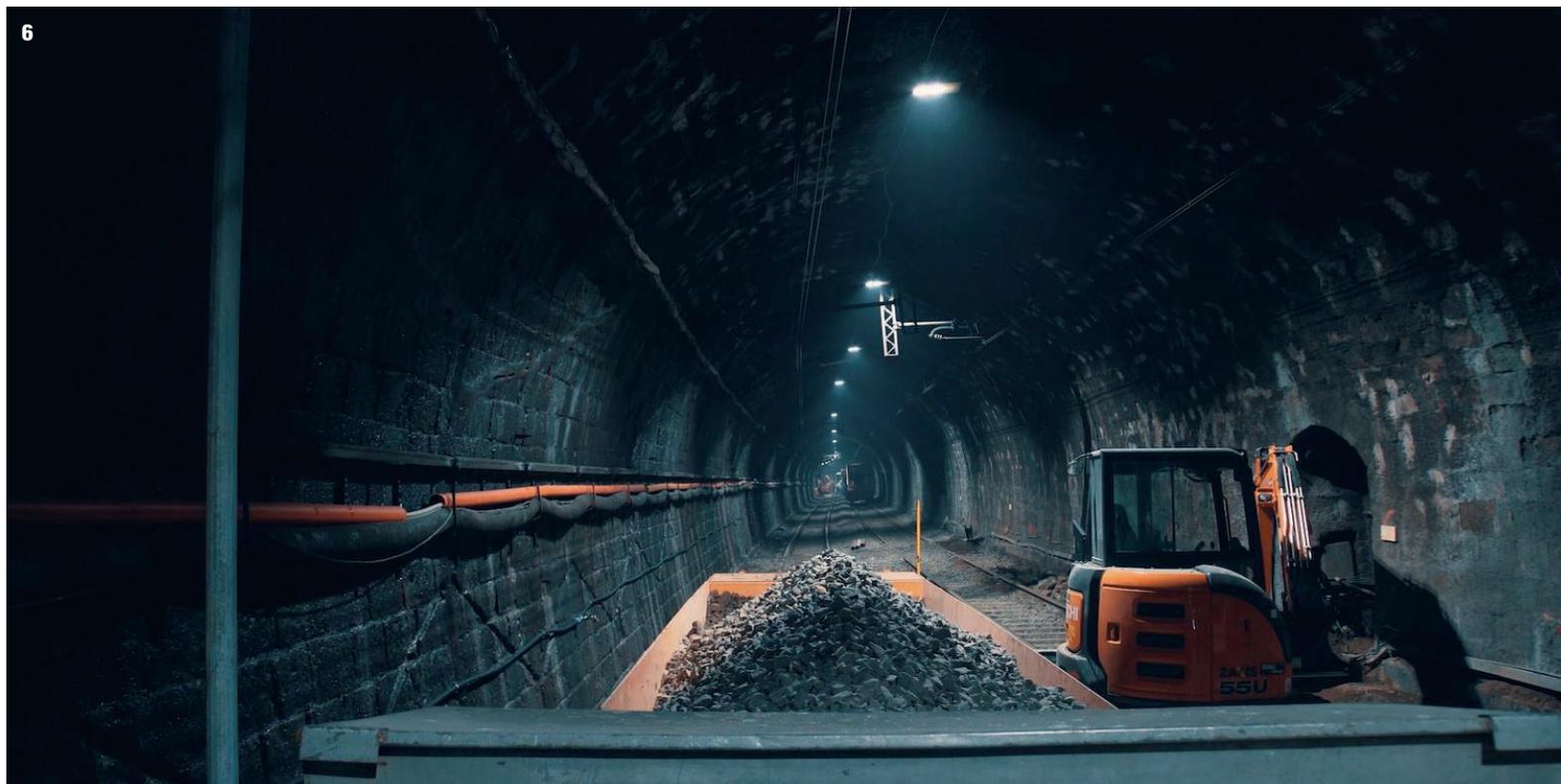
ne sopportano un costo di oltre 57 miliardi (circa tre punti di PIL) solo per la gestione dei rapporti con la PA e non è pensabile che la burocrazia si velocizzi solo di fronte alle emergenze. Derogare alle leggi, anche se di fronte a situazioni di eccezionalità, non può e non deve diventare la prassi. L'iter burocratico, che inizia dalla programmazione e finisce con la realizzazione di un'opera, va profondamente ripensato, in nome dell'efficienza, della trasparenza e della certezza di una normazione snella a sostegno del mondo produttivo. Tra gli obiettivi di Ancefferr, rientra proprio il perseguimento di una "normalità" che sia sorretta da una regolamentazione fondata sulla chiarezza e portatrice di efficacia. Un'aspettativa, questa, a cui si aggiunge qualche preoccupazione, che riguarda naturalmente anche la riforma della PA prevista dal PNRR. La messa in parallelo, e non in sequenza, delle richieste di parere, per esempio, in cui le procedure derogatorie si aggiungono a quelle in atto, produce un dedalo di norme in cui è oggettivamente difficile orientarsi. Per i lavori pubblici oggi bisogna guardare a ben sette quadri normativi: quel che ancora resta del Codice De Lise, il Codice dei contratti pubblici, le Linee guida dell'ANAC, il decreto Sblocacantieri, il decreto Semplificazioni del 2020, il decreto Semplificazioni del 2021, le norme europee... Il DDL delega per l'aggiornamento del Codice degli appalti a cui ha fatto cenno il ministro Giovannini nel suo saluto al nostro convegno, va proprio in questa direzione quando affronta il tema della semplificazione del sotto-soglia e la direzione dei tempi di gara. Mentre invociamo interventi di chiarezza, però, non saremo certo noi a sponsorizzare *deregulation* e semplificazioni che mettano a rischio non solo la sicurezza delle opere, ma anche quella di chi queste opere, con il proprio lavoro, realizza, e qui torno al punto precedente. In estrema sintesi: noi di Ancefferr invociamo una semplificazione reale, funzionale e strutturale.

6. Una galleria ferroviaria storica della nostra rete: un aumento degli interventi di manutenzione è auspicabile anche nel "rail", anche in virtù dell'età di molte infrastrutture

Vede qualche cambio di passo in questo ambito? Qualche segnale positivo, in favore dell'efficienza e della velocizzazione, sempre ben regolamentata, come ha sottolineato, degli iter?

Guardando all'aspetto specifico delle gare d'appalto, come Ancefferr esprimiamo la nostra soddisfazione, per esempio, per lo stralcio del "massimo ribasso", che confidiamo venga definitivamente archiviato. L'abbiamo detto più volte e in ogni sede davanti a tutti gli interlocutori: occorrono una serie di garanzie perché il mercato possa essere omogeneo nell'assegnazione degli appalti, soprattutto quelli pubblici, perché la competizione si basi pienamente sull'affidabilità. Per questo, non possiamo tollerare che le gare siano vinte da chi attua, di fatto, il massimo ribasso. L'ente appaltante, è cosa nota, indica già un prezzo di mercato tenendo conto di quello che chiede di realizzare. Come si può pensare allora che, legalmente, sia possibile "risparmiare" fino al 40%? Invece, assistiamo a competizioni in cui l'offerta tecnica perde ogni importanza e la parte economica arriva a valere 30/40 punti su cento. Cosa significa questo? Significa che ad aggiudicarsi l'appalto potrebbe essere chi è disposto a cedere su tutto: dal rispetto della sicurezza, alla qualità dei materiali, all'efficienza della strumentazione. Sarebbe facile ovviare a tale stortura introducendo banali calcoli matematici correttivi della determinazione del punteggio, con una regola che per esempio assegni all'offerta economica, al massimo, il 10% del punteggio per l'assegnazione di un'opera.

La nostra è una rivista, con ben 123 anni di storia, che si occupa di infrastrutture di trasporto a tutto campo. Dal 2015 in Italia, in campo stradale, registriamo un percorso di ascesa di interesse per le manuten-





zioni - avviato da Anas - che, è cosa nota, è ulteriormente lievitato dopo la tragedia del 2018 del viadotto sul Polcevera, a Genova. Oggi la manutenzione della rete viaria, con particolare attenzione alla grande viabilità che per grande parte ha superato il mezzo secolo di vita utile, è un must. In campo ferroviario, come ha sottolineato, va messo sul tavolo il pluriennale impegno di RFI e in generale di tutto il Gruppo FS Italiane, di cui ora fa parte anche la stessa Anas (a proposito di sinergie strada-rotaia, pensiamo anche al fatto che progettista del nuovo ponte di Genova è stato Italferr...). Da parte nostra, siamo più che convinti che anche per quanto riguarda la manutenzione ferroviaria, che spesso interviene su una rete molto datata, sia indispensabile attivare dei meccanismi di sviluppo, che perseguano quantità e insieme

qualità, ragion per cui vediamo con favore i "suggerimenti" di Anceferr alla regia del PNRR. A lei, presidente, invece chiediamo, se vuole aggiungere ancora qualcosa a questa nostra conversazione.

Soltanto un pensiero, che ho avuto e trasmesso all'uditorio del convegno del 6 luglio. Si è trattato, dopo lungo tempo, di un evento in presenza, con persone che hanno condiviso lo stesso spazio e occhi che si sono guardati negli occhi, senza mediazioni. Per me, e credo per molti, è stata sicuramente un'occasione emozionante, un segno di vitalità e fiducia in un contesto di pandemia che davvero per tanto tempo non ci ha dato tregua. Il mio pensiero, in quel momento, è andato anche naturalmente a tutte le vittime del Covid-19, a chi è stato loro accanto e a chi non ha mai smesso di impegnarsi, con grande spirito di sacrificio, per proteggere tutti noi. ■■

7, 8. Dalle attrezzature al personale: le basi dell'impresa PNRR nel ferroviario sono già molto solide

9. Il cammino della qualità dell'impresa ferroviaria è andato di pari passo con la "vision" del committente RFI e più in generale del Gruppo FS Italiane

