



[La nuvola del lavoro](#)  
di Corriere - [@Corriereit](#)

## [Appalti autostrade: per i sindacati rischio occupazione](#)

8 OTTOBRE 2016 | di [Barbara D'Amico](#)

shadow

Il tempo stimato per la lettura di questo post è di 12 minuti\i.



*(di Barbara D'Amico)*

Per una volta il Governo sta applicando nei tempi previsti una direttiva di Bruxelles. E per una volta questo zelo potrebbe costare quasi 3 mila posti di lavoro in tutta la Penisola. E' quanto emerge dal braccio di ferro in corso tra Governo e Sindacati sulla liberalizzazione dei servizi e della manodopera autostradali. Una [liberalizzazione richiesta dall'UE](#) ma la cui applicazione in terra italiana sta creando non pochi mal di pancia alle associazioni di categoria. Lo scontro su come realizzare davvero questa apertura di mercato è arrivato a un punto critico nei giorni scorsi con l'annuncio di Fillea Cgil, Feneal Uil e Filca Cisl (sigle del comparto edile) di un nuovo **sciopero dei dipendenti del settore il prossimo 19 ottobre**.

In quella data non saranno garantite le pulizie nelle aree di sosta e i lavori ordinari su tutta la rete autostradale italiana, ad esclusione degli interventi d'emergenza. I motivi della mobilitazione, che prevede una manifestazione a Roma nel corso della stessa giornata, non vanno però ricercati nell'avversione dei sindacati all'applicazione delle regole europee.

«A dispetto di quanto si possa pensare le sigle sindacali del settore non sono contrarie alla liberalizzazione – spiega **Stefano Macale, segretario nazionale di Filca Cisl** – A noi va bene che ci sia una quota di appalti per i lavori su autostrada da destinare al libero mercato e va anche bene che questa quota ormai sia dell'80%: quello che chiediamo è che invece i servizi di manutenzione e progettazione continuino ad essere affidati in house e quindi tolti dalla restante quota del 20% che limita gli affidi diretti: in sostanza vogliamo che si torni a quanto originariamente pattuito in sede di stesura della legge delega e poi completamente disatteso in Parlamento»

**Liberalizzate anche manutenzione e progettazione** Macale si riferisce alla legge delega, approvata a gennaio, che ha demandato al Governo l'adozione della riforma degli appalti pubblici prevista dall'UE, prevedendo nuove regole sugli affidamenti diretti da parte delle Pubbliche Amministrazioni. Nei tecnicismi normativi l'apertura del mercato ha però finito con inglobare anche quelle attività (manutenzione e progettazione) che non solo garantiscono lavoro a più di 3 mila persone – solo nel settore edile – ma sono cruciali per la sicurezza e la viabilità.

Oggi la maggior parte dei servizi di manutenzione autostradale è eseguita da aziende e cooperative edili *in house*, cioè con affido diretto (senza gara) per conto delle concessionarie autostradali e in virtù di contratti che non permettono ribassi sul costo della manodopera. Con l'entrata in vigore delle nuove norme gli stessi lavori dovranno essere messi sul mercato tramite regolare gara d'appalto. Lo prevede una direttiva europea approvata nel 2014 e recepita totalmente dal nostro ordinamento ([Direttiva Appalti Pubblici](#)).

**Le nuove quote di mercato** Secondo quanto stabilito in sede comunitaria, fatto 100 l'investimento previsto per uno snodo stradale o il rifacimento di uno svincolo, l'80% dovrà essere destinato al libero mercato, mentre il restante 20% continuerà ad essere affidato alle aziende in modo diretto.

Per i sindacati la normativa riduce la quota su cui il pubblico avrebbe voce in capitolo (e in bilancio) per quanto riguarda le infrastrutture stradali e toglie di fatto lavoro a imprese che sono nel comparto da oltre 30 anni con ricadute occupazionali gravi. Nel comunicato congiunto pubblicato a fine settembre le sigle accusano le concessionarie di volere *“utilizzare il biennio di transizione previsto dalla legge per licenziare progressivamente le maestranze” e [adeguare] “in questo modo le loro strategie, non affidando più direttamente molti lavori alle controllate per rientrare nei limiti della legge.”*

**Le aziende a rischio e i licenziamenti già attuati** Il risultato è che gruppi come Gavio e Atlantia, tra le principali società appaltatrici, dovendo per legge ridurre la quota di servizi affidati in modo diretto hanno dato avvio ai licenziamenti di operai, ingegneri e addetti.

«In questo momento il gruppo Gavio ha la situazione più calda – spiega **Donato Bernardo Ciddio**, referente Feneal per le grandi opere e il mercato del lavoro – Il Gruppo ha da tempo iniziato lo scorporo dell'**azienda Abc** che si occupa dei lavori autostradali: qui il 6 settembre sono scattati 40 licenziamenti senza aver raggiunto accordo sindacale per il sostegno dei lavoratori che erano da un anno in cassa integrazione. Sempre in Abc siamo riusciti a garantire ammortizzatori sociali ad altri 30 dipendenti mandati a casa, ma non basta».

E se anche si avesse il dubbio che la perdita dei posti di lavoro non sia direttamente imputabile agli effetti della riforma, le lettere di licenziamento smentiscono le teorie. «Le informative sulla procedura di licenziamento riportano come causa proprio la “riforma codice appalto”», precisa il sindacalista.

Secondo **Romano Baldo, di Fillea Cgil**, «al momento le aziende più in crisi sono Pavimental e Spea (gruppo Atlantia) che contano rispettivamente circa 1000 e 600 dipendenti. Poi c'è il Gruppo Gavio, Itinera (circa 1500 lavoratori) e Interstrade (con 400 dipendenti). In tutto parliamo di un rischio di licenziamenti, solo nell'edilizia, di 2500-3 mila lavoratori. Senza contare il comparto metalmeccanico e delle pulizie».

**La strategia: una decreto correttivo** Poiché il *core business* delle imprese a rischio è costituito da manutenzione e progettazione, i sindacati puntano a stralciare queste attività dalla quota ridotta degli affidamenti in house. L'ultima spiaggia è infatti il recepimento della modifica in un decreto correttivo che dovrebbe essere adottato entro gennaio 2017. I sindacati denunciano situazioni di precariato e lavoro nero nei cantieri che proprio le realtà strutturate in house al momento riescono a scongiurare. Il timore, quindi, è che aprendo manutenzione e progettazione al libero mercato si metta la sicurezza alla mercé delle gare al massimo ribasso con risparmi sugli investimenti che possono arrivare anche al 45% in meno rispetto al costo necessario per rifare un manto stradale o eseguire interventi di rifacimento.

Per **Vito Panzarella, Segretario Generale Feneal Uil**, la precarietà del lavoro minaccia la sicurezza stradale. «Abbiamo valutato il problema anche con le nostre confederazioni che saranno ascoltate in cabina di regia presso la Presidenza del Consiglio – spiega a La Nuvola – E dove potranno sostenere la nostra richiesta di **escludere dalle quote di appalto le società di ingegneria e manutenzione al fine di limitare, tramite decreto correttivo, gli effettivi negativi di una norma** che, se restasse così, finirebbe per precarizzare i rapporti di lavoro e favorire la bassa qualità.»

Più esplicito invece il rappresentante di Fillea Cgil, Romano Baldo secondo cui «se si è arrivati a questo punto è perché il Governo non è stato in grado, al tempo, di bilanciare i contratti di affidamento alle concessionarie che hanno guadagnato molto dagli appalti. Ora per rimediare si applicano norme che però non avranno l'effetto di ridimensionare gli investimenti ma solo di tagliare posti di lavoro».

**Le opere a rischio** Oltre agli occupati, inoltre, rischiano di saltare opere e interventi già approvati. «Se la legge rimane così, il passante di Bologna e la gronda di Genova – che ha un costo di 4 miliardi di euro – secondo me così non si faranno mai perché i costi sono troppo alti e nessuna azienda avrebbe interesse a eseguirli perdendoci. Sono lavori che solo il pubblico potrebbe affidare e guidare», conclude Ciddio.

Intanto il 19 ottobre la protesta delle sigle verrà portata all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture, del Governo e dell'opinione pubblica. Se non si dovesse trovare accordo per il decreto correttivo, però, il rischio sarà quello di avere una normativa europea applicata correttamente ma al prezzo di migliaia di posti di lavoro e forse anche di un peggioramento della sicurezza sulle autostrade.

Twitter [@BDamico83](https://twitter.com/BDamico83)