

Non è ormai un mistero che il settore dell'edilizia vive da 10 anni una grave crisi, senza precedenti nel dopoguerra. La crisi ha accelerato un processo di riconfigurazione del mercato, che si è tradotto in un sostanziale decremento delle costruzioni di nuovi edifici e, parallelamente, in una crescita degli interventi di riqualificazione del patrimonio esistente, e di efficientamento energetico, attraverso l'impiego di nuovi materiali. Un costruito più attento alle moderne esigenze di vita, con la crescita in valore del settore impiantistico e delle tecnologie applicate alla qualità dell'abitare.

La chiusura di un ciclo edilizio basato sull'espansione urbana ha dato inizio a una nuova fase, nella quale l'intervento sull'esistente ha assunto un ruolo centrale. Guardando attentamente ai fenomeni e ai numeri degli ultimi anni, emerge chiaramente che l'industria delle costruzioni nella realtà si è già trasformata, solo che i soggetti coinvolti, il ciclo produttivo e il mercato non sono più gli stessi.

Noi da tempo ribadiamo che l'intero Paese versa in una situazione di rischio sismico ed idrogeologico e quanto sia essenziale percorrere la strada della pianificazione e della prevenzione. È necessario in Italia uscire dalla logica dell'emergenza per passare a una visione che superi i vecchi modelli di sviluppo, basati sulla quantità e sulla cementificazione indiscriminata, imboccando la strada della qualità, della cura strutturata del paesaggio, della messa in sicurezza e manutenzione del territorio.

Nella lettera aperta inviata unitariamente dalle categorie Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil, al Presidente del Consiglio, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministro dello Sviluppo Economico, il 5 ottobre scorso, si è asserito come, in una classifica stilata dalla Commissione europea, che ha elaborato i dati di Eurostat e Agenzia europea per l'Ambiente e le statistiche del World Economic Forum, l'Italia si trovi solo al 17esimo posto su 28 Paesi per quanto riguarda la qualità delle ferrovie, delle strade e dei porti. La rete stradale italiana è obsoleta, destinata nei prossimi 5 anni ad essere soggetta inevitabilmente a crolli, malfunzionamenti e guasti, con il 65% delle infrastrutture stradali e autostradali risalenti agli anni '60 e '70 e solo il 10% sviluppato negli ultimi 25 anni. Negli ultimi 70 anni in Italia abbiamo pianto oltre 10 mila vittime per calamità naturali, nella fattispecie eventi sismici, frane e alluvioni. La spesa per rimediare ai danni provocati da questi fenomeni è stata sinora pari a 242 miliardi di euro, una cifra superiore a quella necessaria per realizzare opere di prevenzione, che avrebbero evitato numerosissimi eventi tragici.

La tragedia che ha colpito Genova quel 14 agosto non ha fatto che riaprire una grossa ferita nel nostro Paese, che da troppo tempo attende un piano straordinario, e regolato razionalmente nel tempo, per la manutenzione delle strade e di tutti i viadotti. Un piano straordinario che va a inserirsi nella questione più complessa, oltre che improrogabile, della messa in sicurezza del territorio, minacciato dal rischio sismico e dal dissesto idrogeologico. L'82% dei comuni in Italia, infatti, si trova in zone ad alto rischio idrogeologico e circa 16 milioni e mezzo di edifici sono insicuri e obsoleti, avendo ormai più di 40 anni ed essendo stati costruiti prima della normativa antisismica. È necessario quindi investire sulla qualificazione delle stazioni appaltanti pubbliche, in termini di capacità tecniche e finanziarie, mentre permettere la rimessa in mano ai

privati della progettazione e della realizzazione, il ritorno al massimo ribasso, così come la pratica del sub-appalto, sono solo espedienti che danneggiano i lavoratori, la qualità delle opere e la trasparenza.

Il crollo del ponte non solo ha messo in forte difficoltà il tessuto economico e sociale dell'intera Città metropolitana, ma ha aggravato le ferite di un territorio fragile, sia dal punto di vista idrogeologico che per le emergenze infrastrutturali. In assenza di infrastrutture snelle e di collegamento con l'Europa, il porto, fiore all'occhiello del Mediterraneo, rischia di perdere traffici a vantaggio di altri scali. Agenti marittimi e spedizionieri constatano il calo dei booking, e quindi delle merci, che transitano per Genova. Il timore è anche quello che i grandi gruppi di navigazione possano scegliere altre mete portuali per i contratti a lungo termine. C'è bisogno di dare una risposta immediata alla Città e di collegare la Liguria al resto d'Europa, per rilanciare un'economia allo stremo delle forze, realizzando le grandi opere infrastrutturali del Terzo Valico, Gronda di Ponente, Diga Foranea, Nodo Ferroviario, per un territorio che deve recuperare tempo e terreno.

La rete autostradale ligure presenta da sempre carenze infrastrutturali, visto che l'autostrada A7 Genova Milano è del 1920, e la seconda carreggiata fu realizzata solo a partire dal 1960, così come la tratta Genova-Milano con nuovo tracciato a Ponente, a metà strada circa fra il Porto di Genova e quello di Savona.

In quel contesto si rendeva necessaria l'immediata costruzione di una nuova Gronda Autostradale, una bretella che permettesse il transito dei mezzi pesanti al di fuori dell'abitato. Gravi sono state le colpe della Politica, nell'aver ritardato per decenni la sua realizzazione.

Quando finalmente sembrava si fosse giunti a una soluzione, con un progetto condiviso e gli espropri già realizzati, il crollo del Ponte ha rimesso tutto in dubbio. In questi giorni sarebbero iniziati i cantieri, erano già pronti i bandi per le opere complementari.

Abbiamo espresso le nostre preoccupazioni e critiche rispetto alla decisione del Ministro Toninelli di sottoporre l'opera Terzo Valico a un'analisi costi – benefici, prima di procedere con lo sblocco delle risorse per la realizzazione del quinto lotto.

Aver estromesso Autostrade ha significato la rinuncia di fatto all'opera.

Ma se si punta allo sviluppo e alle interconnessioni (alta capacità, alta velocità, ecc.), non si può prescindere dalla realizzazione di infrastrutture capaci di collegare il nord al sud e di portare l'Italia ad essere competitiva con gli altri partners europei. Occorre allora attirare nuovi investimenti, realizzare un piano di opere infrastrutturali che possa ammodernare il Paese, partendo dalle scuole, dagli ospedali, passando dalle carceri per arrivare alle strade ai porti e agli aeroporti. Bisogna tornare a investire per fronteggiare la crisi delle grandi imprese edili, che sta coinvolgendo come un effetto domino i grandi gruppi dell'edilizia italiana a causa di problemi intrinseci, come quelli dell'accesso al credito e delle ridotte dimensioni rispetto ai principali competitors internazionali, ma anche e soprattutto per l'assenza di nuovi investimenti infrastrutturali sul territorio italiano.

In questo quadro si inserisce l'importanza di portare a termine e realizzare opere cruciali per collegare il mercato italiano all'Europa, come la TAV, il Brennero e soprattutto il Terzo Valico.

Su quest'ultima opera siamo convinti che l'evoluzione degli scambi nella nuova geografia internazionale, che nell'hub del sistema portuale ligure ha individuato un nodo cruciale per quantità di traffico totale (oltre 69 milioni di tonnellate di merce e 4,2 milioni di passeggeri movimentati annualmente), rende non più rinviabile la realizzazione di un nuovo sistema ad alta velocità (A/V) e ad alta capacità (A/C) che il Terzo Valico rappresenta. Questo, da un lato permetterebbe di ridurre i tempi di collegamento fra Genova e Milano, portandoli ad un tempo inferiore all'ora di viaggio, contro l'attuale ora e mezza circa, dall'altro, per il Porto, significherebbe la movimentazione di maggiori e più capaci carichi. Non portare a termine questa infrastruttura significherebbe condannare il maggiore sistema portuale italiano ad essere bypassato a vantaggio di altre realtà più strutturate, come ad esempio il porto di Rotterdam, oltrechè un danno all'economia produttiva di tutto il Nord Italia, tagliato fuori dalle esigenze di velocità che il mercato attuale impone per il transito di merci verso tutte le regioni del centro Europa: in particolare Svizzera, Germania ed Austria.

Già in data 19 novembre u.s. le parti sociali hanno stipulato un accordo per giungere alla sottoscrizione di un Protocollo di legalità e di trasparenza negli appalti pubblici che, mediante la regia della Prefettura di Genova, interessa le stazioni committenti pubbliche, l'Ispettorato Territoriale del Lavoro, l'INPS, l'Inail e le istituzioni rappresentative dei committenti privati.

La Fenealuil Liguria ha richiesto pochi giorni dopo, il 22 novembre, unitariamente, un tavolo al Prefetto di Genova, al Commissario e al Presidente della Regione Liguria, per correggere il tiro sulle deroghe previste dal Decreto Genova, e richiedere il rispetto delle normative antimafia a tutti i soggetti che opereranno a qualsiasi titolo nelle opere rientranti nell'ambito della ricostruzione del nuovo ponte.

Intendiamo proseguire in questa direzione, insieme alla Confederazione, mantenendo fermi i nostri obiettivi e pronti a mettere in campo tutte le azioni necessarie se la risposta del Governo, al confronto richiesto sulle tematiche di interesse, non sarà accolta, certi che questo sia imprescindibile per il rilancio dell'edilizia, e per la tutela dei lavoratori che rappresentiamo.