

21 Mag 2018

Pavimental: stop al contratto di manutenzione con Aspi, Cigs per un terzo dei dipendenti

Alessandro Arona

I sindacati degli edili (Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil) e i rappresentanti dell'impresa di costruzione Pavimental (Gruppo Atlantia) hanno raggiunto giovedì sera l'accordo per far fronte alla crisi dell'azienda, indotta in sostanza dall'entrata in vigore delle nuove norme del Codice appalti sul sistema di calcolo del 60% dei lavori da mettere in gara a terzi. L'accordo tra le parti - che dovrà essere approvato e ratificato nei prossimi giorni dal Ministero del Lavoro - prevede la messa in cassa integrazione (all'80% massimo) per 277 dipendenti (su 877 complessivi), a partire dal 4 giugno per un anno, e un piano di rilancio di Pavimental basato su una maggiore competitività sul mercato dei lavori pubblici, partecipando a più gare di quanto avesse fatto in passato (ha sempre lavorato quasi esclusivamente come braccio operativo di Autostrade per le manutenzioni).

Le sospensioni dal lavoro (che l'azienda nell'accordo conta di contenere nel 70% effettivo delle ore lavorate) riguarderanno solo il personale addetto alle manutenzioni, collocato nella sede centrale a Roma (solo due unità) e in 18 unità produttive sparse per l'Italia. Quelle con più persone coinvolte sono Anagni (Fr), Andria (Bt), Genova, Zola Predosa (Bo), Magliano Sabina (RI), Marcianise (Ce), Ortona (Ch).

Il bilancio 2017 di Pavimental (controllata al 59,4% da Atlantia, 20% Autostrade per l'Italia, 20% Aeroporti di Roma, 0,6% Astaldi) si è chiuso con numeri positivi, rispetto invece al -40% del fatturato 2016 (304 milioni) con perdite nette di 30 milioni, Ebit a -43,8 mln ed Ebitda a -30 milioni. Lo scorso anno (si veda il bilancio) il valore della produzione è invece risalita a 380,3 milioni (+25%), con redditività tutta tornata in territorio positivo: Ebitda 46,4 milioni, Ebit 25,5, utile netto a 15,7 milioni.

E allora che significa «crisi aziendale per evento improvviso e impreveduto», presupposto giuridico per la richiesta di Cigs? Il nodo è l'aspirazione a fine 2017 del contratto quinquennale tra Pavimental e Autostrade per l'Italia per la manutenzione della rete autostradale, che garantisce circa 100 milioni di euro di ricavi all'anno alla società (quasi un terzo del totale). Il Ministero delle Infrastrutture ha negato, a inizio anno, in applicazione del nuovo Codice appalti, l'autorizzazione ad Autostrade a firmare un nuovo contratto a Pavimental per l'affidamento in house dell'attività di manutenzione, e questo ha creato un "buco" di quasi un terzo di fatturato.

Il Codice 2016 prevedeva l'innalzamento della quota obbligatoria in gara dal 60 all'80%, dal 18 aprile 2018, soglia poi riabbassata al 60% con l'ultima legge di bilancio. Il nodo è però su quanti anni deve essere fatto questo calcolo. Finora è sempre stato fatto su base quinquennale, e Aspi era convinta che a chiusura del contratto con Pavimental i conti sarebbero stati fatti così (dal 2013 al 2017). Invece il Mit ha respinto al tesi, forte di un parere di Cantone (presidente Anac), che da tempo ha messo in guardia sul fatto che la soglia (che sia 60 o 80%) doveva essere rispettata dal 18 aprile 2018, dunque per le gare degli ultimi due anni (dall'entrata in vigore del Codice). Dato che Autostrade ha fatto molte gare nei primi 3 dei 5 anni, ma poche nell'ultimo biennio, il calcolo su base biennale l'ha penalizzata, la società ha cioè sfiorato la soglia possibile di in house, anche se rialzata al 40% con la legge di Bilancio, inducendo il Mit a non autorizzare per il 2017 il contratto di affidamento diretto della manutenzione a Pavimental.

Autostrade ha fatto ricorso al Tar, ma nel frattempo bisognava risolvere il problema dei 277 esuberanti.

La non stop delle trattative di giovedì ha prodotto un accordo convinto con le organizzazioni sindacali. Nell'accordo Pavimental si impegna fra l'altro ad attuare un piano di rilancio aziendale basato sulla volontà di competere sul mercato, cosa finora mai fatta: già l'azienda è in gara per contratti di manutenzione da 430 milioni.

La situazione che ha causato la crisi non sono però irreversibili. Atlantia ha affermato che «le attività manutentive della rete stradale gestita da Autostrade per l'Italia sono da considerarsi strategiche, e come tali da affidare prevalentemente da parte della stessa a società collegate». L'intenzione è dunque di dare battaglia. Al Tar, sì, ma anche per ottenere a livello politico interpretazioni più flessibili del calcolo 60-40, che partano dal 2018. Autostrade ha comunque messo in gara manutenzioni per 200 milioni nel 2017 e lavori per un miliardo di euro negli ultimi due mesi, contratti che una volta aggiudicati faranno risalire la quota affidata a terzi, liberando il 40% in house con cui rinnovare il contratto a Pavimental e dunque far rientrare a pieno organico i lavoratori (per i quali, comunque, l'accordo prevede incentivi all'esodo per 40mila euro a dipendente).