

Articoli Selezionati

FENEAL UIL				
16/10/26	Gazzetta del Sud	16	Raddoppio ferroviario vicino al binario morto? - Il raddoppio ferroviario rischia di "deragliare"	D'Andrea Riccardo1
16/10/26	Gazzetta del Sud	16	Sarebbe lo smacco più grave per la Sicilia	D'Amico Lucio4
16/10/26	Stampa Alessandria	31	Il Terzo valico è a rischio blocco "Situazione grave per i lavoratori" - Terzo Valico, lo scavo a un passo dal blocco "Senza fondi si fermano tutti i cantieri"	Carbone Giampiero5
16/10/26	Quotidiano di Sicilia	9	Feneal Uil: "Trovare soluzione per i cantieri ferroviari siciliani"	...8
17/10/26	ItalyPost	25	Webuild, i sindacati incontrano Rfi: «Diffide inviate» - Webuild, i sindacati incontrano Rfi: «Diffide già inviate dal committente Stop senza motivazioni contrattuali»	Fusilli Maria_Gaia9
17/10/26	Stampa Alessandria	45	Terzo valico, Rfi ordina di riprendere i lavori Il Cociv: "No, soldi finiti e non ci rifinanziate"	Carbone Giampiero11
18/10/26	Giornale di Sicilia	10	Cantieri ferroviari, FenealUil: «Centinaia di operai a rischio»	...13
VERTENZE DI SETTORE				
17/10/26	Il Fatto Quotidiano	14	Stop cantieri Webuild. 500 operai a casa, Fillea Cgil contro Rfi	...14

Raddoppio ferroviario vicino al binario morto?

Linea Giampileri-Fiumefreddo: appalto solo al 30 per cento, contenzioso e "talpe" ferme

MESSINA

Procedono a rilento e sono giunti al 30 per cento dello stato di avanzamento i lavori del raddoppio ferroviario tra Giampileri e Fiumefreddo. A pesare, e non poco, sono il contenzioso tra Webuild e Rfi, l'attivazione della cassa integrazione per 242 operai delle ditte

impegnate nei cantieri e l'operatività limitata delle talpe meccaniche: solo una su quattro è attiva, nella zona di Sant'Alessio Siculo. Un'altra è alle prese con la rottura di un cuscinetto, un'altra ancora è ferma, in seguito alla presenza di una imponente falda acquifera all'interno della galleria in zona Sciglio. La Tbm "Letteria", invece, dovrebbe entrare in azione nel prossimo mese di novembre, scavando il tunnel "Quali".

D'Andrea e D'Amico Pag. 16

Il raddoppio ferroviario rischia di "deragliare"

Linea Giampileri-Fiumefreddo

Lavori a rilento: lo stato di avanzamento non supera il 30 per cento
Il duro contenzioso tra Webuild e Rfi complica i piani

Riccardo D'Andrea

U

fficialmente, non circolano dati sullo stato di avanzamento dell'opera, ma off the record il raddoppio ferroviario tra Giampileri e Fiumefreddo non supererebbe il 30 per cento. Troppo poco, considerato che il mega appalto è stato affidato nel 2023 e dovrebbe tagliare il traguardo nel 2030 (anche se per la reale attivazione della linea bisognerà attendere il 2033). E quasi a metà del guado, l'esplosione del contenzioso tra Webuild e Rfi rischia di fare annegare, o meglio deragliare, l'opera pubblica. Nell'ambito degli interventi in corso di svolgimento, il termine "extra costi" risulterebbe inappropriato; insomma, stone-rebbe. Il gruppo multinazionale italiano che opera nel settore delle costruzioni e dell'ingegneria civile, tra i leader nella realizzazione di infrastrutture complesse, rivendichereb-

be "sic et simpliciter" il rispetto di obbligazioni contrattuali già maturate. Ergo: crediti per lavori eseguiti e certificati ed anticipazioni contrattuali previste dalla legge, che tengono conto anche dell'adeguamento dei prezzi. Il tutto a garanzia del completamento delle opere e della tutela dell'intera filiera. Da qui la richiesta indirizzata a Rete ferroviaria italiana (leggasi al Governo) di far fronte al "quantum". Nulla di risolto. Vento che soffia sul fuoco, come dimostra l'ultimo capitolo scritto nei giorni scorsi, con le prime difficoltà incontrate da alcune imprese impegnate nel raddoppio, pronte a mandare in cassa integrazione 242 unità di personale a causa di intoppi nelle lavorazioni.



L'accordo sulla Cig

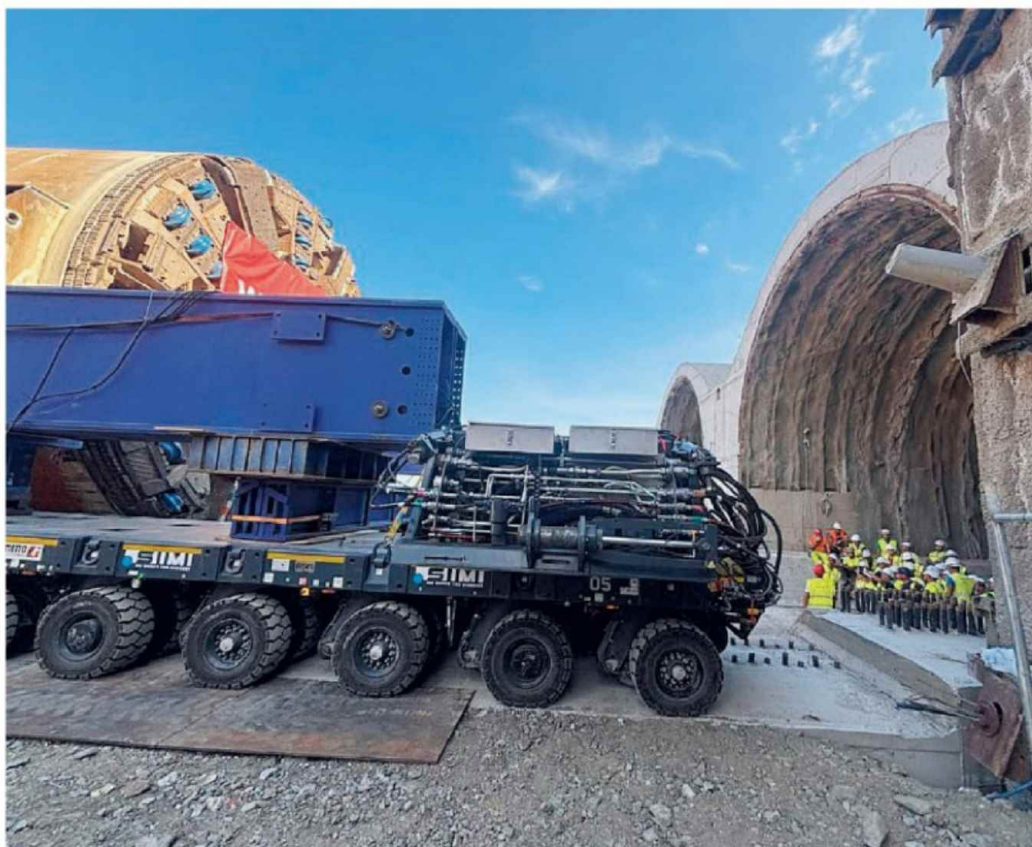
Lo scorso 9 ottobre, nella sede di Trappitello del Consorzio Messina-Catania Lotto Nord, quest'ultimo ha comunicato ai rappresentanti delle segreterie territoriali di **Fillea Cgil**, **Filca Cisl** e **Feneal Uil** la necessità di fare ricorso alla Cassa integrazione guadagni ordinaria fino a zero ore, per un massimo di 72 operai, impiegati nello stabilimento Webuild di Belpasso, ad eccezione di quelli che si occupano del ripristino conci, trasporto, presidio e manutenzione degli impianti e macchinari, per i quali verrà applicata la rotazione. I motivi sono collegati ad «eventi geologici e morfologici straordinari e sopravvenute criticità tecniche, imprevedibili e non evitabili», che hanno determinato notevoli rallentamenti e in alcuni casi anche il fermo delle Tbm, le Tunnel boring machine, meglio note come «talpe», azionate per scavare le gallerie lungo la tratta del raddoppio ferroviario della linea Messina-Catania. Nello specifico, il Consorzio ha creato un impianto produttivo a Belpasso, al fine di garantire l'approvvigionamento dei conci prefabbricati destinati al rivestimento delle gallerie dei due lotti, ma le attività di scavo meccanizzato hanno incontrato intoppi, «tra cui il rinvenimento di elevate concentrazioni di arsenico nella galleria Sciglio, condizioni di permeabilità non previste nella galleria Letojanni e, da luglio 2026, il guasto della Tbm della galleria Taormina». Ne è conseguita la riduzione della posa in opera dei conci, accompagnata da quella della domanda di produzione e stoccaggio. «Il personale con qualifica di operaio attualmente operante nell'impianto produttivo di Belpasso non è ricollocabile lungo i cantieri della tratta principale, sia perché gli organigrammi sono saturi, sia perché impiegano professionalità diverse per mansioni e specializzazioni», recita il verbale. Durante l'incontro, presentate anche alcune soluzioni fu-

ture, come l'approvazione della «variante arsenico» per la galleria Sciglio, misure di mitigazione idrogeologica per la Tbm Letojanni e l'avanzamento delle operazioni di sostituzione di un cuscinetto della Tbm Taormina. I sindacati hanno però espresso forti preoccupazioni, chiedendo la convocazione di un incontro urgente, volto all'espletamento di un esame congiunto e a un approfondimento condiviso delle modalità di gestione dell'ammortizzatore sociale. Nel frattempo, la cassa integrazione è scattata dal 12 ottobre scorso e durerà 13 settimane, fino all'11 gennaio prossimo. Cig ordinaria anche per 170 lavoratori dell'impresa Seli Overseas. In tutto, 242 famiglie in ansia.

Le «talpe»

Tre delle quattro talpe meccaniche sono «dormienti». L'unica pienamente operativa si chiama «Alessia» e scava a Sant'Alessio. La Tmb «Lucia», nel cantiere di Trappitello, è ferma per la rottura di un cuscinetto nella parte di testa e si sta valutando se tirarla fuori dalla «tana» o raggiungere in profondità il punto del guasto e intervenire con la riparazione. La Tmb «Igea», localizzata a Sciglio, è ai box per la presenza di una falda acquifera di grandi dimensioni. Poi c'è la talpa «Letteria», pronta a cambiare marcia. Dopo aver completato, lo scorso 5 giugno, lo scavo di una delle due canne della galleria Scaletta, lunga oltre 2,7 km, è stata trasferita verso il prossimo fronte di lavoro con due carrelli semoventi, i cosiddetti «millepiedi», posizionati sugli impalcati pari e dispari del viadotto Itala. La Tbm sarà ora utilizzata per lo scavo della canna pari del tunnel Quali (la cui estensione è di circa 4,2 km), il cui avvio è previsto a novembre. Salvo complicazioni. E c'è chi spera che il raddoppio ferroviario non arrivi mai a un binario morto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pienamente attiva soltanto una "talpa" su quattro, nella zona di Sant'Alessio. La Tbm "Lucia" è ferma a Trappitello per la rottura di un cuscinetto

Il nodo svincoli temporanei e la questione sicurezza

Talpa "Letteria"
Dovrà scavare la galleria Quali

Da anni, il deputato regionale di Sud chiama Nord e sindaco di Roccalumera, Pippo Lombardo, si batte per liberare il paese che amministra e gli altri vicini dal passaggio dei mezzi pesanti che fanno il viavai dai cantieri del raddoppio ferroviario. L'iter autorizzativo degli svincoli di collegamento con l'A18, però, sembra interminabile e manca sempre qualche semaforo verde. E quello realizzativo non è accompagnato da una previsione certa di avvio. «Attendere prego» è quindi la frase d'obbligo. «Spero davvero che le rampe provvisorie di Taormina, Sant'Alessio Siculo e Nizza di Sicilia siano portate a termine – dice Lombardo –. Per costruirle servono dai 6 agli 8 mesi». Il problema è capire a partire da quando. I buoni propositi si scontrano, ad esempio, con gli esiti dell'audizione

all'Ars dedicata al raddoppio ferroviario, dalla quale è emerso, come sottolineato dal rappresentante di ScN, che «la Regione è in ritardo sulle autorizzazioni per le tre rampe di cantiere» e che «l'assessore Alessandro Aricò si è impegnato a dare risposte entro una settimana». Sullo sfondo preoccupa, e non poco, il giudizio del Mit sui tre svincoli, sostanziato dalla relazione del dirigente Placido Migliorino in una delle sue ispezioni sulla rete data in concessione al Cas: «Interferirebbero con il regolare esercizio autostradale, perché finirebbero per impattare su due viadotti – Fiumedinisi e D'Agrò – che sono strutturalmente precari e sui cui sono previsti interventi di mitigazione del rischio da parte del Cas». Da qui i dubbi sul rispetto delle condizioni di sicurezza. (r.d.)

Data Stampa 6718 - Data Stampa 6718

Data Stampa 6718 - Data Stampa 6718

Sarebbe lo smacco più grave per la Sicilia

Lucio D'Amico

C

osa sta succedendo? È importante, è necessario, è indispensabile che lo si dica subito, e con chiarezza. Che non si trascini per mesi una vicenda che, diventata poi contenzioso, rischia davvero di far saltare tutto, di lasciare a molto meno di metà il programma delle opere avviate e di riportare indietro le lancette della Storia, al famigerato binario unico dove, lentissimi, hanno viaggiato, e viaggiano, da oltre un secolo i treni lungo le tratte siciliane.

Il piano di investimenti del Governo e di Rfi per le ferrovie nell'Isola non ha precedenti nel passato ed è stato giustamente definito una svolta storica. Ma quando si passa dai proclami e dalle buone intenzioni ai fatti, la scena cambia radicalmente. Siamo abituati, purtroppo, in questa terra di cantieri aperti per 40-50 anni e di opere incompiute, alle brutte sorprese. Si pensi alla tragicomicastoria del nuovo porto di Tremestieri, a Messina, dove in otto anni si è ancora fermi al 30% di lavori per la diga che dovrebbe proteggere lo scalo e al 50% per le opere a terra.

Le aspettative erano e solo alte, perché il raddoppio ferroviario, pur con tutte le criticità che interventi di tale portata comportano sui territori interessati, è anche simbolicamente una delle scelte strategiche più rilevanti per il futuro della Sicilia. È il primo passo verso la rivoluzione dei trasporti che do-

vrebbe portare fino a Reggio e poi a Messina e nelle altre aree metropolitane dell'Isola, l'Alta velocità o capacità ferroviaria. Ma se non si è in grado, qualunque sia il motivo ufficiale, di portare a compimento i cantieri miliardari in corso di realizzazione, come si può pensare di avviare il più imponente sistema di infrastrutturazione viaria e ferroviaria mai ideato in Italia, quello del Ponte sullo Stretto di Messina? Meglio non metterci mano, meglio non avviare nessuna delle opere propedeutiche, meglio fermare l'iter del Ponte prima che si pronunci di nuovo la Corte dei conti sulla delibera Cipess.

Preoccupa anche un altro segnale, che arriva dal Nord e che coinvolge, anche lì, grandi imprese come la Seli e il Gruppo Webuild: l'annuncio della cassa integrazione per 300 lavoratori nei cantieri del Terzo Valico, il tunnel appenninico dell'Alta velocità tra Piemonte e Liguria. Anche in quel caso, si parla di un contenzioso nascente tra le aziende (che chiedono una variante dal costo di circa 1,5 miliardi) e Rfi. Cosa sta succedendo? Ditecelo ora, senza infingimenti, senza misteriosi silenzi, senza giocare allo scaricabarile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Se non si riescono a realizzare le opere in corso, così come il porto di Tremestieri, allora meglio fermare subito l'iter del sistema infrastrutturale legato al Ponte



Data Stampa 6718-Data Stampa 6718

L'ANALISI

Data Stampa 6718-Data Stampa 6718

Il Terzo valico è a rischio blocco “Situazione grave per i lavoratori”



Nei cantieri del Terzo valico dei Giovi di Radimero (Arquata Scrivia) e Val Lemme (Votaggio), in provincia di Alessandria, la metà dei 300 lavoratori complessivi dipendenti di Seli Overseas è stata lasciata a casa con la cassa integrazione a zero ore mentre gli altri lavoreranno solo per la messa in sicurezza dei cantieri stessi in vista del blocco dello scavo. L'ammortizzatore sociale, per adesso, durerà 13 settimane. Si potrebbe bloccare tutto il cantiere. - PAGINA 35

L'allarme dei sindacati: se non arriveranno le risorse entro fine mese sono a rischio 1800 lavoratori di Piemonte e Liguria

Terzo Valico, lo scavo a un passo dal blocco “Senza fondi si fermano tutti i cantieri”

GIAMPIERO CARBONE

Lo scavo del tunnel lungo 27 chilometri sotto l'Appennino è a un passo dal blocco. E si teme l'effetto domino. La mancanza di fondi per il Terzo Valico rischia infatti di lasciare a casa oltre 1.800 lavoratori dei cantieri piemontesi e liguri.

«Se non sarà trovata una soluzione alle richieste di ulteriori risorse (tra 2,1 e 3 miliardi di euro) da parte di Webuild, socio di maggioranza del consorzio Cociv, incaricato da Rfi di costruire la tratta ferroviaria tra Genova e Tortona, entro fine mese sarà tutto bloccato anche negli altri cantieri» è l'allarme lanciato da Paolo

Tolu, segretario provinciale del sindacato **Feneal Uil**. Ieri pomeriggio a Roma i sindacati nazionali dei lavoratori edili hanno incontrato Rfi per avere un quadro a livello nazionale della situazione nei cantieri di Webuild. In totale, infatti, la richiesta della società a ministero parlava di 22 miliardi per far proseguire i lavori su numerose opere, compreso il Terzo valico dei Giovi. Dalla riunione sarebbe emersa la volontà di chiudere il contenzioso tra Rfi e Webuild-Cociv entro fine anno.

La crisi è già esplosa nei cantieri alessandrini di Radimero (Arquata Scrivia) e Val Lemme (Votaggio), do-

ve la metà dei 300 dipendenti di Seli Overseas è in cassa integrazione a zero ore per 13 settimane, mentre la restante parte della forza lavoro è impiegata esclusivamente nella messa in sicurezza delle gallerie in vista del fermo biologico delle attività.

L'opera più importante dell'intero progetto della li-



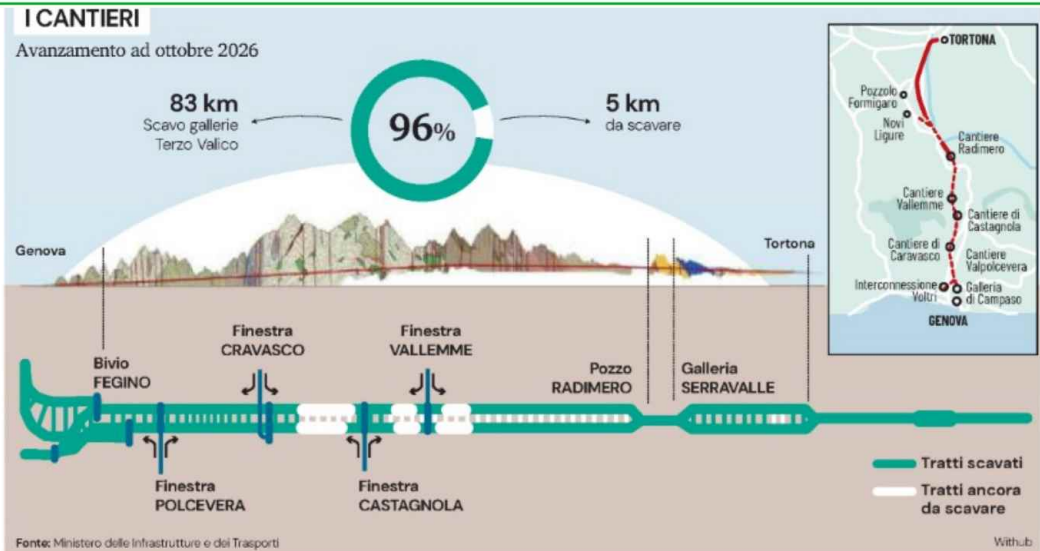
nea ferroviaria ad alta capacità è proprio il tratto a rischio stop: la doppia galleria lunga da Arquata a Genova, su 53 chilometri totali della linea ad alta capacità. A settembre, nel cantiere di Radimero, lo stato di avanzamento dei lavori era arrivato al 94%, secondo i dati ricavati da terzovalico.it, il portale web ufficiale della Grande opera avviata nel 2012 e il cui costo supererà ormai i 10 miliardi di euro. A Radimero è previsto in totale uno scavo lungo 9540 metri nel binario dispari e 9675 metri nel binario pari, quasi terminato ma dal 2022 rallentato dal blocco delle talpe meccaniche e dai problemi di carattere geologico non previsti nei sondaggi eseguiti dal Cociv per anni prima del via ai lavori nel 2012. Questione che sarebbe alla base dello scontro in atto tra Cociv e Rfi legato alla richiesta di fondi rivolta in estate al ministero delle Infrastrut-

ture da Webuild, insieme al problema dell'enorme quantità di gas nella galleria di Val Lemme, dove si scava da due anni con tecniche particolari per garantire la sicurezza delle maestranze dopo che nel 2023 un operaio, Salvatore Cucè, era morto proprio per il gas. Qui l'avanzamento lavori è all'88% e lo scavo è sia in direzione Arquata sia verso Genova. La lettera inviata martedì da Seli Overseas ai 150 dipendenti in cassa integrazione a zero ore ha comunicato la sospensione dal lavoro, motivata dal fatto che «il Cociv, per sopravvenute vicende finanziarie, amministrative e contrattuali con Rfi, ha comunicato a Seli Overseas la sospensione dei lavori a Radimero e Val Lemme». «Queste persone – spiega Tolu – sono totalmente a carico dell'Inps. Chi resta in cassa integrazione nel cantiere si deve occupare della messa in sicurezza in vista

del fermo lavori. Una situazione che ha un effetto domino sulle aziende in sub appalto, alcune già in ritardo nel pagamento degli stipendi. C'è il rischio di fallimento per alcune di esse». Oltretutto, ricorda il sindacalista, Seli Overseas «aveva assunto parecchi lavoratori dal nostro territorio, che affiancano gli operai specializzati nelle lavorazioni in galleria arrivati dal Meridione. Questa situazione rischia di essere davvero pesante dal punto di vista occupazione se entro fine mese non sarà trovata un'intesa sui fondi. Nella nostra provincia ci sono già altre gravi situazioni occupazionali, come l'ex Ilva a Novi Ligure». Sulla situazione del Terzo valico, il commissario di governo Calogero Mauceri resta ancora in silenzio, nonostante i sindacati, proprio sui rincari e il continuo spostamento in avanti del fine lavori, lo abbiano già chiamato in causa insieme a Rfi. —

La crisi è già esplosa a Radimero e Val Lemme con i 300 dipendenti in cassa integrazione

Ieri l'incontro a Roma
di sindacati e Rfi
per avere un quadro
dei cantieri di Webuild



Il cantiere del Terzo valico a Radimero



I lavori nel cantiere alessandrino di Voltaggio

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6718 - S.29860 - SL_PIE

Feneal Uil: "Trovare soluzione per i cantieri ferroviari siciliani"

PALERMO – "Esprimiamo preoccupazione per quanto sta accadendo nei cantieri ferroviari siciliani interessati dal contenzioso tra Rfi e Webuild. Una situazione che rischia di compromettere la continuità delle opere e la tenuta occupazionale di centinaia di lavoratori". A lanciare l'allarme è Pasquale De Vardo, segretario generale della Feneal Uil Sicilia. Sono 242 i lavoratori interessati dalla cassa integrazione. "Chiediamo a Rfi e a Webuild - ha



detto De Vardo - di assumersi le rispettive responsabilità e individuare soluzioni capaci di garantire la continuità delle lavorazioni e la salvaguardia di tutti i livelli occupazionali. Rivolgiamo un appello al presidente della Regione Schifani e all'assessore regionale Aricò: occorre convocare un tavolo istituzionale con Rfi, Webuild e le organizzazioni sindacali per individuare soluzioni e scongiurare sospensioni e possibili licenziamenti".



Data Stampa 0006718 - Data Stampa 0006718

INFRASTRUTTURE
Webuild, i sindacati
incontrano Rfi:

«Diffide inviate»

M.G.F. a pag. 25

La vicenda

Webuild, i sindacati incontrano Rfi: «Diffide già inviate dal committente Stop senza motivazioni contrattuali»

La controllata Seli ha chiesto la Cig ordinaria per oltre 500 addetti su due commesse. Su sei opere fermi i lavori di variante
di **MARIA GAIA FUSILLI**

Oltre 500 lavoratori in cassa integrazione e cantieri dell'Alta velocità a mezzo servizio. Il contenzioso tra Webuild e Rfi arriva sul tavolo del committente, dove ieri **FenealUil**, Filca-Cisl e Fillea-Cgil hanno chiesto conto dei fermi.

La vicenda nasce dalla lettera inviata a fine luglio dal gruppo al governo, che lamentava crediti scaduti con Rfi per circa 800 milioni. A inizio ottobre i consorzi a guida Webuild hanno sospeso le attività legate alle varianti su sei opere, dal Terzo Valico alla Messina-Catania. Seli Overseas, controllata al 100%, ha poi chiesto la Cigo per più di 500 addetti su due commesse.

«Abbiamo rappresentato

a Rfi la forte tensione nei cantieri sospesi», racconta Stefano Costa, segretario nazionale **FenealUil**. «Rfi ci ha confermato che il confronto con WeBuild sul contenzioso complessivo, relativo ad affidamenti per oltre 25 miliardi di euro, è ancora aperto». Rfi, aggiunge Costa, «non ravvisa motivazioni contrattuali che giustifichino i fermi», «ha già inviato diffide» e ha confermato le revisioni prezzi del Decreto Aiuti 2025. «Prendiamo atto di quanto emerso, ma adesso servono risultati concreti. Le distanze contrattuali non devono tradursi in sospensioni delle attività e in conseguenze occupazionali per centinaia di lavoratori».

Secondo la Fillea, Rfi non conosceva tutte le procedure di cassa integrazione e ha ordinato la ripresa immediata, garantendo i cronoprogrammi. «Quando effettivamente riprenderanno i lavori?», chiede il sindacato.

Per il segretario generale **FenealUil** Mauro Franzolini, fermi e cassa integrazione

«non possono essere considerati normali né accettabili». Il ruolo di Webuild resta strategico, osserva, «ancor di più alla luce dell'operazione con cui il gruppo punta ad acquisire il controllo di Trevi». Altrimenti il rischio è che tutto «si trasformi in una crisi più ampia».

Su Trevi insiste anche il leader della Fillea, Antonio Di Franco. «Cdp avalla offerte per acquisire altri veicoli industriali nel mentre si riducono i perimetri esistenti. Qualcuno ci spiega cosa sta succedendo? E soprattutto, il Governo vuole che queste infrastrutture, fondamentali per il Paese, vengano completate?». Di Franco denuncia poi «oltre 30 miliardi di cosiddette riserve solo sul perimetro Rfi e Anas» e chiede «una revisione organica del Codice dei contratti».

«Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità. Anche il Governo deve intervenire», concludono Costa e Franzolini. «Il prezzo dei contenziosi non può ricadere su chi lavora».





— Un cantiere Rfi (Imagoeconomica, Sara Minelli)

Resta il contenzioso fra il consorzio costruttori e Rete ferroviaria italiana per il quale la grande opera rischia lo stop

Terzo valico, Rfi ordina di riprendere i lavori Il Cociv: «No, soldi finiti e non ci rifinanziate»

IL CASO

GIAMPIERO CARBONE

Rfi ha ordinato a Cociv la ripresa delle attività nei cantieri del Terzo valico ma si va verso lo stop totale ai lavori. Sin dal 2 ottobre il consorzio proprietà di Webuild aveva comunicato alla Seli Overseas di Roma la sospensione dei lavori a Radimero, Arquata Scrivia, e Val Lemme, a Votaggio. Dal 12 ottobre l'azienda romana ha messo in cassa integrazione 300 lavoratori, con il blocco dello scavo, dopo la messa in sicurezza delle due aree. Situazione che potrebbe allargarsi a tutti i circa 1800 addetti del Terzo valico.

Cociv ha indicato a Seli Overseas le motivazioni della decisione. In sostanza, ha finito i soldi: «Le risorse sono ormai quasi esaurite e Rfi, nonostante i numerosi solleciti e inviti, non ha confermato la previsione di nuovi finanziamenti necessari alla totale copertura contrattuale». Il consorzio aveva richiesto a luglio 22 miliardi per tutti i cantieri ferroviari. Per il Terzo valico tra

2,1 e 3 miliardi per un'opera che già arriva a 10 miliardi per 53 km ma ora il Cociv si trova nella situazione di non poter pagare le imprese a cui ha affidato i lavori. Webuild e Cociv contestano a Rfi «il mancato pagamento di prestazioni già eseguite e contabilizzate» e «la mancata approvazione di opere in variante necessarie per la prosecuzione dell'intervento». Se ne è discusso nell'incontro di giovedì a Roma tra Rfi e i sindacati edili nazionali. In totale, in tutta Italia la «cassa» interessa 500 lavoratori, oltre la metà nel Terzo valico. Secondo Fillea Cgil, Rfi «ha comunicato di aver ordinato la ripresa immediata delle attività» e che quanto avvenuto «non inficerà i cronoprogrammi previsti». «Il prezzo del contenzioso non può essere scaricato sulle spalle di chi lavora - spiega il segretario generale della Fillea Cgil, Antonio Di Franco -. Siamo preoccupati per la continuità occupazionale di migliaia di addetti e per il completamento di infrastrutture strategiche per il Paese». Secondo Stefano Costa, segretario nazionale Feneal Uil, «Rfi

ha confermato che il confronto con Webuild sul contenzioso complessivo, relativo ad affidamenti per oltre 25 miliardi di euro, è ancora aperto. Ha inoltre riferito che non ravvisa motivazioni contrattuali che giustifichino i fermi. Ha comunicato di aver già inviato diffide per le interruzioni della produzione e ha confermato il riconoscimento delle revisioni dei prezzi previste dal Decreto Aiuti 2025. Adesso servono risultati concreti. Le distanze contrattuali non devono tradursi in sospensioni delle attività e in conseguenze occupazionali per centinaia di lavoratori». «La vicenda del Terzo valico - sostiene Ottavio De Luca, segretario generale della Filca-Cisl - è un segnale estremamente preoccupante, non solo per il futuro dell'infrastruttura, ma per il messaggio che rischia di arrivare ai lavoratori. Le grandi opere non possono diventare terreno di operazioni finanziarie mentre i lavoratori pagano il prezzo dell'incertezza». Rfi da parte sua, «conferma il suo impegno a garantire la prosecuzione e il completamento dell'opera». —





Così su La Stampa

Terzo Valico, lo scavo a un passo dal blocco
"Senza fondi si fermano tutti i cantieri"



Sull'edizione de La Stampa di ieri mattina l'allarme dei sindacati sul Terzo valico: se non arriveranno le risorse entro fine mese sono a rischio 1800 lavoratori di Piemonte

CONTENZIOSO RFI-WEBUILD, APPELLO A PALAZZO D'ORLÉANS

Cantieri ferroviari, FenealUil: «Centinaia di operai a rischio»

PALERMO «Esprimiamo fortissima preoccupazione per quanto sta accadendo nei cantieri ferroviari siciliani interessati dal contenzioso tra Rfi e Webuild. Una situazione che rischia di compromettere non soltanto la continuità di opere infrastrutturali fondamentali per il futuro della Sicilia, ma soprattutto la tenuta occupazionale di centinaia di lavoratori e delle loro famiglie». A lanciare l'allarme è Pasquale De Vardo, segretario generale della **FenealUil** Sicilia, dopo le comunicazioni aziendali relative alle sospensioni di alcune lavorazioni e all'attivazione degli ammortizzatori sociali. «I primi effetti sono già concreti: da lunedì sono interessati dalla cassa integrazione per 13 settimane 170 lavoratori della Seli, impegnati nei cantieri Messina-Catania, e altri 72 lavoratori dello stabilimento Webuild per la produzione dei conci a Catania. Parliamo già di 242 lavoratori, ai quali potrebbero aggiungersene altri qualora le criticità non venissero rapidamente superate. Non è

accettabile che a pagare il conto di controversie tra grandi soggetti economici siano, ancora una volta, i lavoratori siciliani. Chiediamo a Rfi, nella qualità di committente, e a Webuild di assumersi fino in fondo le rispettive responsabilità e individuare rapidamente soluzioni capaci di garantire la continuità delle lavorazioni e la salvaguardia di tutti i livelli occupazionali». Infine un appello al governo Schifani affinché convochi un tavolo istituzionale con Rfi, Webuild e le organizzazioni sindacali.



FenealUil Pasquale De Vardo



Data Stampa 6718 Data Stampa 6718

Data Stampa 6718 Data Stampa 6718

STOP CANTIERI WEBUILD 500 operai a casa, Fillea Cgil contro Rfi

DIVERSI FERMI parziali in numerosi cantieri per la realizzazione delle tratte Av/Ace circa 500 lavoratori in cassa integrazione: queste le accuse che **Fillea Cgil** ha rivolto a Rete ferroviaria italiana (Rfi) e al governo. Il sindacato ha chiesto garanzie concrete sulla ripresa dei cantieri e sulla tutela dell'occupazione. Rfi ha dichiarato di non essere a conoscenza di tutte le procedure di Cig e di aver ordinato la ripresa immediata dei lavori. Nei giorni scorsi, la società consortile WeBuild, incaricata alla realizzazione delle opere, aveva comunicato a diversi affidatari e subappaltatori la sospensione delle attività, provocando l'avvio di procedure di cassa integrazione dei lavoratori.



Vai all'articolo <https://www.ildiariodellavoro.it/terzo-valico-dei-giovi-chiesta-la-cig-per-500-lavoratori/>

Chi siamo
Abbonamenti
Contatti

Venerdì, 16 Ottobre 2026

Accedi Cerca...

Quotidiano online del lavoro e delle relazioni industriali

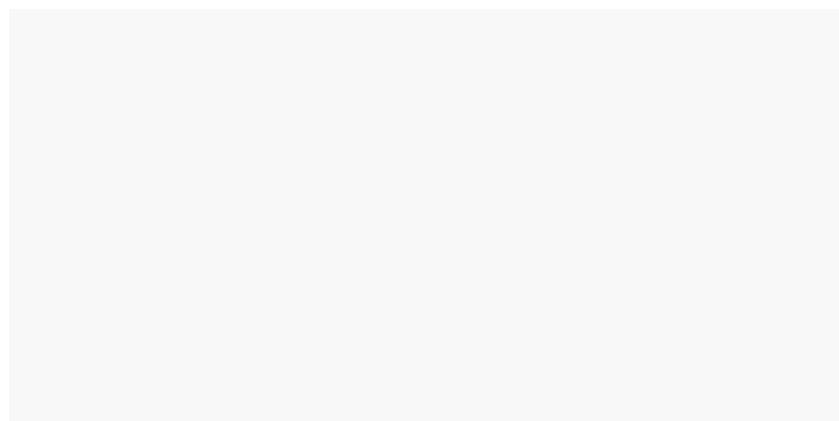
Direttore responsabile: **Massimo Mascini**
Vicedirettrice: **Nunzia Penelope**
Comitato dei Garanti: **Mimmo Carrieri, Innocenzo Cipolletta, Irene Tinagli, Tiziano Treu**

Rubriche Approfondimenti Fatti e Dati I Blogger del Diario Biblioteca Appuntamenti

[Home](#) - [Approfondimenti](#) - [Diario delle crisi](#) - Terzo Valico dei Giovi, chiesta la Cig per 500 lavoratori

Terzo Valico dei Giovi, chiesta la Cig per 500 lavoratori

16 Ottobre 2026 in [Diario delle crisi](#)



PROGETTO UNICO TERZO VALICO DEI GIOVI NODO DI GENOVA, ABBATTIMENTO DEL DIAFRAMMA DELLA GALLERIA OPERAIO LAVORI

Si è svolto ieri, presso RFI Spa, l'incontro richiesto da FenealUil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil sui fermi in numerosi cantieri ferroviari, in particolare sulle tratte AV/AC. Le interruzioni, decise da WeBuild, socio di maggioranza delle società consortili che realizzano le opere e alla guida del COCIV, general contractor del Terzo Valico dei Giovi, hanno portato all'attivazione unilaterale della cassa integrazione ordinaria. In particolare, Seli Overseas, società controllata al 100% da WeBuild, ha richiesto la CIGO per oltre 500 lavoratori su due commesse.

"Il prezzo del contenzioso non può essere scaricato sulle spalle di chi lavora – spiega il segretario generale della Fillea Cgil, Antonio Di Franco -. Siamo preoccupati per la continuità occupazionale di migliaia di addetti impiegati in opere distribuite su tutto il territorio nazionale, per il completamento di infrastrutture strategiche per il Paese. Bisogna portare a termine i lavori e anche capire qual è il ruolo dei veicoli pubblici nelle grandi aziende delle costruzioni. Tale questione non è più rimandabile: Cdp avalla offerte per acquisire altri veicoli industriali (Trevi) nel mentre si riducono i perimetri esistenti impattando su migliaia di posti di lavoro. Qualcuno ci spiega cosa sta succedendo? E soprattutto, il Governo vuole che queste infrastrutture, fondamentali per il Paese, vengano completate?".

"La vicenda del Terzo Valico dei Giovi rappresenta un segnale estremamente preoccupante, non soltanto per il futuro di un'infrastruttura strategica per il Paese, ma soprattutto per il messaggio che rischia di arrivare ai lavoratori. Mentre centinaia di operai vengono collocati in cassa integrazione e cresce l'incertezza per migliaia di addetti della filiera, infatti, assistiamo a scelte industriali e finanziarie sulle quali è necessario pretendere la massima trasparenza". Lo dichiara Ottavio De Luca, segretario generale della Filca-Cisl nazionale. "Non

possiamo accettare che per il lavoro – spiega De Luca – si invocino difficoltà economiche e produttive, mentre per determinate operazioni societarie sembrano esserci risorse disponibili. È una contraddizione

In evidenza

Diga dell'Anapica: la memoria riaffiora dalla terra, il sacrificio e le cicatrici di una storia dimenticata servono da monito. La sicurezza sul lavoro deve essere un diritto
16 OTTOBRE 2026

Istat, nel 2024 l'economia sommersa vale oltre 218 miliardi di euro e occupa 3,3 milioni di lavoratori
16 OTTOBRE 2026

Spettacolo dal vivo, salta la trattativa per il rinnovo del contratto: sciopero nazionale il 27 ottobre
15 OTTOBRE 2026

Call center, convocato il tavolo di crisi il 12 novembre. Saccone (Slc): "Primo risultato della mobilitazione"
14 OTTOBRE 2026

Stellantis, presentata la piattaforma per il rinnovo del contratto. Sindacati: "la situazione difficile ci impone di tutelare salario e occupazione"
14 OTTOBRE 2026

che merita risposte precise. Il lavoro deve tornare al centro delle scelte industriali. Chiediamo trasparenza sulle operazioni societarie e garanzie occupazionali. Le grandi opere non possono diventare terreno di operazioni finanziarie mentre i lavoratori pagano il prezzo dell'incertezza", afferma il segretario generale della Filca-Cisl.

"Nel corso dell'incontro – spiega Stefano Costa, segretario nazionale FenealUil e responsabile Grandi Opere – abbiamo rappresentato a RFI la forte tensione nei cantieri sospesi e la crescente preoccupazione tra imprese subappaltatrici e lavoratori anche sulle altre opere, per il rischio che le attività non possano proseguire regolarmente. Abbiamo chiesto soluzioni immediate per garantire la continuità dei lavori e tutelare l'occupazione. RFI ci ha confermato che il confronto con WeBuild sul contenzioso complessivo, relativo ad affidamenti per oltre 25 miliardi di euro, è ancora aperto e non ha subito interruzioni. Ha inoltre riferito che non ravvisa motivazioni contrattuali che giustificano i fermi. RFI ha comunicato di aver già inviato diffide per le interruzioni della produzione e ha confermato il riconoscimento delle revisioni dei prezzi previste dal Decreto Aiuti 2025."

"Prendiamo atto di quanto emerso – prosegue e commenta Costa – ma adesso servono risultati concreti. Il confronto tra le parti non può restare separato da ciò che accade nei cantieri: le distanze contrattuali non devono tradursi in sospensioni delle attività e in conseguenze occupazionali per centinaia di lavoratori. Occorre agire rapidamente per ripristinare la piena operatività."

"Il fermo delle attività e il ricorso alla cassa integrazione per centinaia di lavoratori non possono essere considerati normali né accettabili", aggiunge Mauro Franzolini, segretario generale FenealUil. "Parliamo di opere ferroviarie strategiche per il Paese, che non possono essere bloccate da controversie tra aziende scaricandone le conseguenze sui lavoratori e sulle loro famiglie. In un contesto in cui sono rimasti pochi grandi gruppi italiani in grado di realizzare infrastrutture di questa complessità, il ruolo di WeBuild è strategico. Ancor di più alla luce dell'operazione con cui il gruppo punta ad acquisire il controllo di Trevi, azienda leader nel settore delle fondazioni speciali. Ci aspettiamo quindi un segnale immediato per superare i fermi e riprendere le attività. In caso contrario, il rischio è che una situazione che auspichiamo ancora di poter risolvere si trasformi in una crisi più ampia."

Costa e Franzolini chiedono quindi un confronto ai massimi livelli, con tutti i soggetti interessati, per superare le criticità contrattuali, riavviare i cantieri e garantire il rientro di tutte le maestranze coinvolte. "Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità. Anche il Governo deve intervenire per evitare che il settore delle costruzioni si fermi, mettendo a rischio il completamento delle opere in corso e l'occupazione. La priorità è tutelare lavoratrici e lavoratori, che non possono pagare il prezzo di controversie che non dipendono da loro. Il prezzo dei contenziosi non può ricadere su chi lavora", concludono



redazione

ADN 7 ECO 0 DNA ECO NAZ Infrastrutture: FenealUil, controversie contrattuali non possono bloccare opere cantieri ferroviari "Si è svolto ieri, presso Rfi Spa, l'incontro richiesto da FenealUil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil sui fermi in numerosi cantieri ferroviari, in particolare sulle tratte AV/AC. Le interruzioni, decise da WeBuild, socio di maggioranza delle società consortili che realizzano le opere e alla guida del Cociv, general contractor del Terzo Valico dei Giovi, hanno portato all'attivazione unilaterale della cassa integrazione ordinaria. In particolare, Seli Overseas, società controllata al 100% da WeBuild, ha richiesto la cigo per oltre 500 lavoratori su due commesse". E' quanto si legge in una nota della FenealUil. "Nel corso dell'incontro - spiega Stefano Costa, segretario nazionale FenealUil e responsabile Grandi Opere - abbiamo rappresentato a Rfi la forte tensione nei cantieri sospesi e la crescente preoccupazione tra imprese subappaltatrici e lavoratori anche sulle altre opere, per il rischio che le attività non possano proseguire regolarmente. Abbiamo chiesto soluzioni immediate per garantire la continuità dei lavori e tutelare l'occupazione. Rfi ci ha confermato che il confronto con WeBuild sul contenzioso complessivo, relativo ad affidamenti per oltre 25 miliardi di euro, è ancora aperto e non ha subito interruzioni. Ha inoltre riferito che non ravvisa motivazioni contrattuali che giustifichino i fermi. Rfi ha comunicato di aver già inviato diffide per le interruzioni della produzione e ha confermato il riconoscimento delle revisioni dei prezzi previste dal decreto Aiuti 2025." "Prendiamo atto di quanto emerso - prosegue Costa - ma adesso servono risultati concreti. Il confronto tra le parti non può restare separato da ciò che accade nei cantieri: le distanze contrattuali non devono tradursi in sospensioni delle attività e in conseguenze occupazionali per centinaia di lavoratori. Occorre agire rapidamente per ripristinare la piena operatività". (segue) (Red-Lab/Labitalia)

ADN 7 ECO 0 DNA ECO NAZ Infrastrutture: FenealUil, controversie contrattuali non possono bloccare opere cantieri ferroviari (2) "Il fermo delle attività e il ricorso alla cassa integrazione per centinaia di lavoratori non possono essere considerati normali né accettabili", aggiunge Mauro Franzolini, segretario generale FenealUil. "Parliamo di opere ferroviarie strategiche per il Paese, che non possono essere bloccate da controversie tra aziende scaricandone le conseguenze sui lavoratori e sulle loro famiglie. In un contesto in cui sono rimasti pochi grandi gruppi italiani in grado di realizzare infrastrutture di questa complessità, il ruolo di WeBuild è strategico. Ancor di più alla luce dell'operazione con cui il gruppo punta ad acquisire il controllo di Trevi, azienda leader nel settore delle fondazioni speciali. Ci aspettiamo quindi un segnale immediato per superare i fermi e riprendere le attività. In caso contrario, il rischio è che una situazione che auspichiamo ancora di poter risolvere si trasformi in una crisi più ampia", sottolinea. Costa e Franzolini chiedono quindi un confronto ai massimi livelli, con tutti i soggetti interessati, per superare le criticità contrattuali, riavviare i cantieri e garantire il rientro di tutte le maestranze coinvolte. "Ognuno deve assumersi le proprie responsabilità. Anche il Governo deve intervenire per evitare che il settore delle costruzioni si fermi, mettendo a rischio il completamento delle opere in corso e l'occupazione. La priorità è tutelare lavoratrici e lavoratori, che non possono pagare il prezzo di controversie che non dipendono da loro. Il prezzo dei contenziosi non può ricadere su chi lavora", concludono. (Red-Lab/Labitalia)