

ASSEMBLEA ANCEFERR 2024

INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E PNRR

L'Italia sui binari
della crescita

Roma 14 novembre 2024
Palazzo Brancaccio

Atti del Convegno

Con la collaborazione di



Main Media Partner



Sommario

Apertura lavori Flavia Landolfi	3
Relazione di apertura e indirizzo: Presidente Anceferr Vito Miceli	5
Intervento del Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi	13
Incontro con Sabino Cassese , giudice emerito della Corte costituzionale, presentazione del suo ultimo libro “Varcare le frontiere” - Una autobiografia intellettuale.....	21
Dialogo con l’amministratore delegato Rfi Spa Gianpiero Strisciuglio	27
Tavola rotonda: “Lavoro, sicurezza, sviluppo: un viaggio condiviso”	33
Approfondimenti tecnici supportati con presentazioni digitali	53
RASSEGNA STAMPA	57

Grazie. Buongiorno a tutti e a tutte.

Diamo inizio ai lavori di questa giornata.

Allora, innanzitutto benvenuti, benvenute alla tredicesima assemblea annuale dell'Anceferr. Io sono Flavia Landolfi del SOLE24ore e per me è davvero un piacere essere nuovamente qui con voi per il secondo anno in fila a questo vostro e importante evento.

Infrastruttura ferroviaria e PNRR, l'Italia sui binari della crescita è il titolo che Anceferr ha voluto dare ai lavori di questa giornata e si capisce anche il motivo perché il PNRR, come voi sapete meglio di me, è il grande protagonista di questi anni e in questo momento sta attraversando uno snodo cruciale dalle carte e dai bandi sulla carta ci stanno trasferendo centinaia di migliaia di lavori in cantieri veri.

Parleremo di questo, ma parleremo anche di tutti gli addentellati che ruotano intorno al piano nazionale di ripresa e resilienza, mi riferisco ovviamente ai temi della sicurezza, ai temi della qualificazione delle imprese, al codice dei contratti pubblici, insomma tanti tanti temi, ragione per cui io ovviamente non mi posso dilungare e chiedo alla regia di mandare un video introduttivo al termine del quale il piatto forte della giornata, la relazione introduttiva del Presidente di Anceferr, Vito Miceli.

Grazie a tutti. La socializzazione e la sanità, passando per le grandi opere, dietro i numeri del PNRR, vi sono concrete opportunità di sviluppo.

Buongiorno a tutte e tutti.

Benvenuti all'Assemblea annuale di Anceferr.

È un grande onore e un vero piacere essere qui con voi oggi.

Saluto e ringrazio la platea e i prestigiosi ospiti che arricchiranno questa giornata, offrendo un prezioso contributo alla riflessione sui temi centrali di oggi.

Rivolgo, poi, un caloroso abbraccio agli associati, sempre più numerosi e attivi nel dare forza al nostro progetto, che continua a crescere anno dopo anno.

Con i numeri in crescita, **l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil**, le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese.

Realtà strutturate e qualificate che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale.

In un mondo in cui è tornata la drammatica realtà della guerra, sentiamo più che mai la responsabilità di fare la nostra parte con passione e dedizione, continuando ad assumerci pienamente il rischio d'impresa.

Credo, dunque, di interpretare un sentimento comune quando affermo che **nessuno vuole la guerra, eppure tutti ne subiamo le conseguenze**, con un grave senso di impotenza per non poter intervenire su questi fenomeni.

Veniamo da anni durissimi. Prima la pandemia, poi la vorticosa crescita dell'inflazione, fino alle gravi crisi belliche che ogni giorno rischiano di allargare i propri confini in uno scenario di distruzione che è l'antitesi della nostra ragione d'essere, come persone prima, ma anche come imprenditori abituati a costruire e, dunque, a proiettarci nel futuro.

Ci sentiamo, però, in dovere di essere qui e parlare di sviluppo e crescita sostenibile, immaginando un domani libero da guerre, in cui ciascuno utilizza bene le proprie energie, impegnandosi per costruire e non distruggere.

I conflitti, gli equilibri geopolitici in continuo mutamento, gli effetti devastanti dei cambiamenti climatici, l'impoverimento di aree geografiche sempre più vaste, l'incremento di movimenti migratori difficilmente controllabili, in un quadro globale di maggiore incertezza economica e sociale si sommano in Italia anche a un pesante inverno demografico, che registra tassi di natalità sempre più bassi.

In questo complesso scenario le imprese italiane, comprese quelle ferroviarie, continuano a rappresentare un elemento vitale, che alimenta un positivo circuito di produttività, occupazione e crescita, promuovendo il cambiamento.

Senza autocelebrazioni fuori luogo, **le nostre imprese devono essere fiere di costituire realtà vitali, incubatrici di futuro.**

– *PNRR*

Sono infatti le imprese ad affrontare in prima linea, con determinazione, la sfida del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ha richiesto un impegno senza precedenti.

In questi ultimi anni, abbiamo intrapreso un significativo percorso di ristrutturazione e potenziamento delle nostre aziende, accompagnato da significativi sforzi organizzativi e finanziari volti a potenziare il personale e investire in nuove tecnologie e mezzi avanzati, con l'obiettivo di garantire la realizzazione dei target fissati entro i tempi stabiliti, contribuendo da protagonisti a uno dei più grandi progetti di rilancio economico del Paese.

Cosa succederà a queste imprese, che oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il PNRR?

Per questo oggi chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il PNRR, **un orizzonte chiaro per il futuro.**

Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso.

Le imprese stanno dimostrando di poter crescere e innovare, ma ora è necessario un nuovo programma che garantisca stabilità e continuità oltre il 2026.

Senza un quadro definito, rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora, con gravi conseguenze per l'intero settore e per l'occupazione.

Siamo dunque a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente per ragionare insieme sul futuro delle imprese dopo il Pnrr.

– *RILANCIARE LE IMPRESE*

È urgente far crescere e innovare il settore e non ci si può limitare ai contenuti del recente decreto 19/2024, che ha introdotto la patente a punti, in vigore dal 1° ottobre. Un dispositivo che, in questa fase, sembra sollevare una serie di criticità e ben poca innovazione.

Lo strumento annunciato dal governo per mettere ordine e regolamentare il mondo delle imprese di costruzioni - poiché introduceva finalmente il concetto di qualificazione e verifica della regolarità - è stato disatteso. Mi riferisco all'articolo 27 del Testo Unico della Sicurezza, che si è trasformato, a nostro avviso, in un sistema che poco incide o inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili.

Penso a quanto previsto dall'articolo 29 del decreto-legge 19/2024, che si concretizza in **un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione.** Un automatismo obbligatorio solo per le imprese con certificazione Soa sotto al livello III, perché, ricordo che quelle di livello III o superiore sono state esentate dal possesso della "patente a crediti".

Assistiamo però a un paradosso, perché, proprio le imprese escluse dal sistema patente devono, in caso di subappalti, verificare che tutte le altre imprese coinvolte – di pari o inferiore qualificazione – siano in possesso della patente a punti o abbiano una SOA adeguata. Un aggravio ingiustificabile per le imprese più qualificate, perché di fatto svolgeranno un ruolo di vigilanza e controllo sulla regolarità operativa di terze parti. Siamo di fronte all'introduzione di un nuovo obbligo gestionale basato su carte e documentazioni formali, per cui ci dovremo attrezzare con appositi uffici e l'impiego di personale dedicato.

È nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza, e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici dove il controllo delle regole è già stringente.

Mi permetto anche un'annotazione ulteriore rispetto a ciò che ritengo sia un vero e proprio errore di sistema: oggi non si esclude che il titolare dell'impresa che ha perso tutti i crediti possa avviare una nuova società e riprendere a lavorare senza problemi.

Lo dico senza mezzi termini: **come imprese qualificate del settore edile ferroviario ci aspettavamo altro.**

Credevamo si potesse finalmente realizzare un meccanismo in grado di far emergere le criticità del settore edile, attraverso per esempio un sistema di verifiche sulle imprese riguardo a: **sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale assunto, mezzi, attrezzature e tecnologie adottate, curriculum e storia, ma anche il livello di formazione specifica del personale nel rispetto degli obblighi normativi.** Per ora, invece, il sistema della patente a crediti sembra essere solo l'avvio di un percorso, a nostro avviso tutto da completare con parametri più specifici e stringenti. Anceferr da tempo chiede **la creazione di un registro pubblico delle imprese di costruzione** che possa includere non solo i dati relativi alla sicurezza, ma anche tutte le informazioni che qualificano l'azienda.

Apprezziamo dunque la recente regolamentazione attuata dal ministero delle Imprese e del Made in Italy, con il decreto 159 del 17 settembre scorso, che finalmente dà il via libera al fascicolo digitale delle imprese introdotto dal decreto legislativo 219/2016, ma chiediamo un ulteriore passo avanti proprio alla luce dell'innovazione del Pnrr.

Il settore delle costruzioni ha bisogno di un albo digitale ad hoc.

Un vero e proprio "casellario" consultabile da tutti: cittadini, imprese e amministrazioni pubbliche. Una piattaforma digitalizzata, semplice e immediata, regolata con un sistema di semaforo: **luce verde per le imprese in regola, gialla per quelle che devono completare gli adempimenti, e rossa per chi non soddisfa i requisiti.**

Uno sforzo in più Anceferr chiede però anche rispetto ai recenti interventi in materia di appalti.

È innegabile che il Correttivo al nuovo codice degli appalti risponda all'esigenza di apportare modifiche che possano agevolare l'applicazione pratica del nuovo codice.

È positivo il fatto che il Correttivo è stato oggetto di una consultazione di operatori privati e pubblici, tra cui ANCEFERR.

L'Associazione ha particolarmente apprezzato le novità sui "Settori Speciali", in particolare l'articolo 141, che consente a stazioni appaltanti e concedenti di adattare la nozione di variante alle esigenze di settore; uniforma la disciplina delle garanzie con quella dei settori ordinari; rende obbligatori l'anticipazione del prezzo, il Collegio Consultivo Tecnico e il collaudo; chiarisce i gravi illeciti professionali.

Positiva anche l'introduzione del premio di accelerazione e la tempistica di trenta giorni per il RUP nel rilascio del certificato di esecuzione. Restano tuttavia alcuni margini di miglioramento,

soprattutto per garantire una progettazione di qualità, che richiede un quadro chiaro delle esigenze della Pubblica Amministrazione.

Invitiamo le stazioni appaltanti e gli enti concedenti a definire un contenuto minimo di qualità per ogni procedura.

– *FORMAZIONE*

Un altro tema su cui vogliamo continuare a impegnarci è la sicurezza nei cantieri, promuovendo una formazione di qualità come unico strumento per garantire interventi sicuri e professionali. Di fronte all'alto numero di incidenti, è essenziale fare di più in termini di prevenzione e sfruttare al meglio le tecnologie esistenti, capaci di intervenire laddove il fattore umano può fallire. Occorre un cambiamento nella formazione per costruire una cultura della sicurezza più efficace, introducendo nuovi metodi di apprendimento e gestione del rischio che aumentino la consapevolezza e il senso di responsabilità, soprattutto tra i più giovani.

Non basta limitarsi a conoscenze normative e procedurali: serve un approccio che faccia crescere una vera consapevolezza dei rischi.

Come in altri settori, è utile integrare supporti psicologici e strategie di coaching, sfruttando anche strumenti digitali avanzati e l'intelligenza artificiale. La cultura della sicurezza deve evolversi, arrivando a motivare il lavoratore e a renderlo consapevole che il proprio comportamento è il primo strumento di protezione.

Per migliorare l'efficacia della sicurezza, proponiamo un programma che investa sul fattore umano, per far sì che la regolamentazione non sia solo un obbligo, ma una pratica interiorizzata.

Invitiamo RFI a considerare nuove metodologie e standard di formazione, e ci proponiamo come partner in un progetto condiviso per migliorare qualità, efficienza ed efficacia della formazione.

Anceferr è pronta a mettere a disposizione la propria esperienza per organizzare nei nostri cantieri percorsi formativi altamente specializzati, finalizzati al rilascio di idonee certificazioni.

– *QUALIFICAZIONE DELL'IMPRESA*

Con il nostro committente, Rete ferroviaria italiana, la collaborazione è già continua, dico senza timore di essere smentito che l'Associazione, negli anni, è diventata un interlocutore di riferimento, ne siamo orgogliosi e vogliamo continuare ad esserlo facendo con serietà e professionalità la nostra parte.

Abbiamo già sottolineato l'importanza di migliorare i criteri di valutazione delle imprese edili, puntando sulla qualificazione, quindi, lavorare prima e soprattutto sulla opportunità di qualificare le imprese, a questo punto vorrei rivolgere un preciso appello a RFI, che già è titolare di sistemi di qualifica questo tipo: **non abbassiamo il livello qualitativo del nostro sistema di qualifica, che è all'avanguardia.**

Ricordo che il nostro specifico settore, quello delle opere civili in presenza di esercizio ferroviario, persegue da tempo e in maniera concreta l'obiettivo **"incidenti zero"**.

Per cui allargare le maglie di accesso al sistema, abbassando i requisiti, se da un lato permette un maggiore afflusso di soggetti, secondo un principio discutibile di maggiore concorrenza, dall'altro

rischia di depotenziare l'intero sistema e il suo livello qualitativo, con un impatto negativo anche, e soprattutto, sulla sicurezza.

Ci aspettiamo da Rfi una revisione volta a elevare il livello qualitativo dei sistemi di qualifica.

I criteri di iscrizione ai sistemi vanno sì aggiornati, ma mantenendo fede al principio che le imprese che eseguono lavori in presenza di esercizio ferroviario devono **essere altamente specialistiche**, come richiede il complesso ambiente lavorativo in cui operano, ma anche la tipologia dei lavori che eseguono e l'esposizione ad alti livelli di rischio.

Abbassando l'asticella, si abbassano inevitabilmente i livelli di guardia della sicurezza e questo non possiamo permettercelo.

I sistemi di qualifica hanno bisogno non solo di attrezzature specifiche ma soprattutto di operatori esperti e abilitati da Rfi. Figure tecniche operative di cantiere, altamente specializzate in possesso di una certificazione di idoneità, con anni di esperienza lavorativa comprovata ad operare in questo ambiente ad alto rischio, oggi difficilmente reperibili sul mercato.

Per questo è necessario provare a realizzare in sinergia con Rfi percorsi formativi specialistici **in cui Anceferr diventi scuola di cantiere per l'esecuzione di opere civili in presenza di esercizio ferroviario e Rfi o un ente terzo, insieme individuato, certifichi le competenze del lavoratore formato.**

È obiettivo di tutti il **miglioramento delle condizioni di sicurezza nei nostri cantieri.**

Il messaggio è chiaro: non chiediamo sconti, ma chiediamo di essere coinvolti nelle decisioni che riguardano il nostro sistema, assicurando la piena tutela dell'impresa qualificata, perché ciascuna realtà per diventarlo ha sostenuto un lungo percorso di accreditamento a garanzia dei massimi livelli di sicurezza nei cantieri.

– *TUTELA DELL'IMPRESA*

Fatta questa considerazione di sistema, non possiamo però nascondere una verità inconfutabile e amara: **l'incidente in cantiere può avvenire anche laddove siano state messe in atto tutte le precauzioni e i sistemi preventivi.**

In questo caso, a nostro avviso, **è fondamentale una corretta e repentina valutazione dell'incidente da parte di Rfi.**

Siamo tutti consapevoli che in Italia per arrivare a una sentenza definitiva bisogna aspettare molti anni, abbiamo una giustizia lenta e farraginoso, ma le responsabilità vanno accertate e i responsabili condannati una volta emesse le sentenze, non prima.

La presunzione d'innocenza è un principio giuridico fondamentale del nostro ordinamento e criminalizzare l'impresa sana che si trova ad affrontare un incidente è un danno per l'intero sistema.

Sospendere l'attività di una impresa, dopo un incidente per quanto grave, causa la perdita del lavoro di tanti dipendenti, privando le famiglie del proprio sostentamento e rallentando, nel nostro caso, la realizzazione o la manutenzione di opere pubbliche.

Dobbiamo essere garantisti fino in fondo e permettere a quell'impresa la continuità e l'operatività sia sul cantiere oggetto di incidente sia sugli altri cantieri in cui opera.

Proviamo ad andare oltre le carte bollate.

Un cantiere è fatto principalmente di persone, lavoratori che vivono di stipendio, crescono figli, accedono a mutui per comprare casa.

Facciamo un appello a Rfi: **salvaguardiamo la vita delle imprese**, non facendo ricadere sull'intera struttura l'errore del titolare o di chiunque sia responsabile.

La colpa di pochi non può mettere a rischio il lavoro di tutti gli altri.

– *SUBAPPALTI*

Passo poi a un altro argomento spinoso del nostro settore: il subappalto.

La narrazione generale che viene fatta criminalizza in maniera indiscriminata tutte le imprese edili, facendo di tuttata l'erba un fascio. Proprio la nostra Assemblea mi dà oggi l'occasione per ricordare che le imprese Anceferr, e tutte quelle iscritte ai sistemi di qualifica di RFI, sono tenute a seguire una procedura molto rigida per i subappalti, che possono essere affidati prevalentemente a imprese anch'esse iscritte al sistema di qualifica. Chi opera nel subappalto possiede dunque le stesse qualifiche dell'impresa appaltatrice.

Un modello virtuoso di garanzia che andrebbe esteso anche fuori dall'ambito ferroviario.

– *DECRETO AIUTI*

Prima di avviarmi alla chiusura vorrei rivolgermi al governo e al Parlamento perché con la prossima legge di bilancio si intervenga a sciogliere definitivamente l'interrogativo sulla proroga del Decreto Aiuti, poiché il ddl al momento non risulta contenere le misure di ristoro previste sulle compensazioni per il caro materiali, in scadenza a fine anno.

Per l'Associazione è uno strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso, travolti dagli aumenti eccezionali dei prezzi e che va prorogato anche per il 2025, pena il rischio di un blocco dei cantieri, a partire da quelli del PNRR.

Il decreto Aiuti, lo ricordo, finora ha assicurato la prosecuzione dei lavori appaltati nel periodo Covid, con la firma di accordi economici precedenti al 31 dicembre 2021, oggi non più sostenibili. Tanti cantieri si fermerebbero, generando così una paralisi del sistema proprio nel momento in cui si corre per realizzarlo secondo le scadenze programmate.

Oramai è passato qualche anno dall'evento pandemico ma, nel mentre, anche la bolla del Superbonus ha causato i suoi danni e oggi subiamo ancora una coda dei rincari, come tutto il settore dell'edilizia lamenta.

Senza il Decreto aiuti e senza misure adeguate, sarebbe insostenibile continuare a lavorare.

In alternativa, chiediamo al governo di adottare altri meccanismi che consentano l'adeguamento dei contratti di appalto alle nuove esigenze attraverso una riprogrammazione dei lavori in corso, o la definizione di una exit strategy, una via di fuga consensuale per le imprese, per esempio, accordando lo scioglimento dei contratti senza contenziosi.

– *ENTI BILATERALI*

Ai sindacati e all'Ance dico invece che dobbiamo intervenire con **una riforma degli enti bilaterali**, nella direzione di una maggiore razionalizzazione, efficienza e trasparenza per adeguarli alle

esigenze attuali e peculiari del nostro settore che è quello ferroviario. Un obiettivo sollecitato più volte proprio dai sindacati, uno svecchiamento necessario e non più rinviabile.

Sulle nostre imprese grava il meccanismo che ci obbliga ad aprire una posizione nella cassa edile in ogni provincia in cui ci troviamo a operare: **una procedura che danneggia innanzitutto i lavoratori che si vedono le ore di lavoro frazionate, con i versamenti retributivi spalmati su più province.** L'ipotesi per cui le imprese operanti nel settore edile-ferroviario con linee in esercizio si occupino anche delle attività di manutenzioni ordinarie dei fabbricati ricadenti nella categoria OG1, per le quali non è prevista la possibilità di mantenere l'iscrizione del personale trasfertista alla cassa edile di provenienza, non è considerata e questo crea un grave danno a carico delle imprese, ma soprattutto dei lavoratori.

Tale obiettivo potrebbe essere agevolmente perseguito e per questo ribadiamo le nostre richieste ad Ance di adoperarsi, insieme ai sindacati qui presenti, per prevedere le necessarie modifiche nel contratto collettivo nazionale di categoria in corso di sottoscrizione.

Ricordo che le finalità di questi interventi non possono che essere quelle di miglioramento della funzionalità nella gestione delle risorse e di riconoscimento delle migliori condizioni di lavoro possibile per i soggetti impiegati nel settore e quello edile ferroviario – che ne è una corposa costola – conta circa 6mila addetti.

– *RISORSE UMANE*

La sfida sociale ed economica più urgente, su cui da anni chiediamo risposte, riguarda la carenza di manodopera, ormai cronica nei cantieri. Un tema cruciale su cui Anceferr ha già avviato delle iniziative per coinvolgere lavoratori migranti e condivide l'idea di allargare lo sguardo per facilitare il lavoro alle persone ex detenute.

Un'emergenza di risorse umane strettamente connessa al tema più ampio del lavoro dei nostri giovani.

Stiamo assistendo da anni a un paradosso che l'Italia non può più permettersi: oltre due milioni di under 34 non studiano, non si formano e non lavorano e vanno a sommarsi alle migliaia di giovani professionisti che ogni anno si trasferiscono all'estero.

Uno spreco di talento e competenze.

L'Italia rinuncia a risorse straordinarie che non possono essere abbandonate, e che abbiamo il dovere di coinvolgere molto di più nelle nostre attività produttive.

È necessaria una svolta, abbiamo già perso molto tempo.

Guardo al nostro settore, oggi il sistema scolastico e formativo fa ancora fatica a individuare i giusti fabbisogni e, soprattutto, a orientare i giovani verso i percorsi professionalizzanti in grado di formare operai, tecnici e specialisti del mondo delle costruzioni.

È il momento di essere concreti, di offrire vere occasioni ai giovani, per questo Anceferr vuole rendersi promotrice di programmi e progetti formativi da realizzare insieme a scuole e università. Impegniamoci per rendere più attrattivo il lavoro nei cantieri, da sempre raccontato unicamente negli aspetti più faticosi e poco gratificanti.

Oggi un cantiere è molto altro.

Ai ragazzi dobbiamo far conoscere le grandi opportunità di crescita professionale, di rimodulazione del modo di lavorare grazie alle innovazioni meccaniche e alle nuove tecnologie, con contratti vantaggiosi e compensi adeguati.

L'Italia, con il suo patrimonio storico-architettonico e culturale, è da sempre protagonista di primissimo piano nel campo delle costruzioni civili e nella realizzazione delle infrastrutture.

Non possiamo perdere questo primato, tocca a noi andare avanti.

Serve un nuovo sguardo sul presente per costruire il futuro.

Come imprese siamo abituate a essere concrete, continuando a portare soluzioni, dove ci sono problemi.

Dobbiamo essere l'anello mancante tra la formazione e il mondo del lavoro. In conclusione, torno alla domanda chiave che sta a cuore ad Anceferr e alle imprese in generale, e che rivolgo alle istituzioni, alla politica, ma anche e soprattutto al nostro committente Rfi: dopo il 2026, una volta completate le opere del PNRR, che futuro attende le nostre imprese? Saremo messi nelle condizioni di continuare a lavorare, tenendo fede all'impegno che abbiamo assunto con i nostri dipendenti, valorizzando gli investimenti affrontati in mezzi e tecnologie? Sono questioni aperte, di vitale importanza, su cui ci aspettiamo risposte, ne va del futuro dell'Italia. Ringrazio tutti per l'attenzione e dichiaro aperta l'Assemblea Anceferr 2024.

Buongiorno, grazie per l'invito,

credo che in questo momento, ne parlavamo anche ieri sera, in quella splendida cena che avete organizzato, siamo in una fase di profonda trasformazione, non solo del sistema ferroviario nazionale, ma di tutto il sistema logistico del nostro Paese e in parte del continente europeo, la trasformazione è dovuta a vari fattori.

Da una parte il tema che nel nostro Paese il sistema ferroviario si è sedimentato negli anni.

Il sistema nasce nell'Ottocento e si sviluppa nel Novecento soprattutto negli ultimi anni, investimenti sulle dorsali di alta velocità. La nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia, per non dire vetusta, ha ovviamente problemi di vario tipo.

In un mondo che oggi ci obbliga a aumentare la nostra capacità di resilienza ma anche a essere più dinamici; quindi, a introdurre nuovi criteri sulle digitalizzazioni del processo, sui nuovi sistemi di segnalazione che devono però continuare a garantire una capacità del nostro Paese in ogni condizione di affrontare quelle sfide che il mondo oggi ci presenta.

Un mondo molto meno stabile di quello degli anni 80, degli anni 70, fa sì che in cinque anni noi abbiamo avuto almeno tre crimini neri, come si usa dire, il Covid, la guerra in Ucraina, la situazione nel Medio Oriente che al momento non vede una via di uscita rapida e che hanno caratterizzato il fatto che il nostro continente è diventato sostanzialmente un'isola sovraindustrializzata, nel senso noi siamo un continente più industrializzato dell'era mondiale.

L'Italia sapete è il secondo paese per la manifattura a livello continentale a questo settore, perché è evidente in questa situazione abbiamo aggiunto anche la sfida green, il tema della globalizzazione, il cambiamento climatico che impone anche la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti in ogni condizione e in un territorio come il nostro che è morfologicamente e geologicamente particolarmente complesso.

Mi piace ribadirlo ma lo continuo a dire che il costo medio della ferrovia in Italia è molto più alto di quelli dei paesi europei, non perché voi siete particolarmente cari, ma perché la situazione morfologica del paese è particolarmente complessa.

Noi affrontiamo sfide sulle nostre gallerie, sui nostri viadotti, molto più elevate di quelle di altri paesi. Nel terzo valico abbiamo trovato pressioni geologiche mai riscontrate in una galleria umana fino ad ora. Abbiamo dovuto cambiare le tecniche di scavo, abbiamo dovuto inventarci nuovi criteri.

Allora, è chiaro che in questo momento il nostro Paese sta passando da una fase di manutenzione della rete e di implemento dell'alta velocità a una fase di rivedere complessivamente la rete affinché possa affrontare le sfide dei prossimi anni.

Questo cosa vuol dire? Sono aumentati sicuramente gli investimenti.

Si è richiesto delle performance un po' eccessive sia sui tempi sia sulla dimensione degli investimenti, creando anche questo una sorta di bolla del sistema che dobbiamo evitare, che abbiamo i ventisei scopi, e quindi che deve diventare invece un metodo di affrontare i problemi, di cambiare anche delle regole del settore, perché io giustamente parlavamo anche ieri sera, il tema è ad esempio dell'aumento dei costi delle materie prime è un tema fondamentale di questo settore e di molti altri settori.

Il tema di prorogare nel 2025 le misure atte a garantire alle imprese che gli appalti presi prima dell'aumento dei costi delle materie prime possano essere adeguati ai costi reali delle materie prime di oggi è un tema fondamentale che appunto si può affrontare o mettendo nuove risorse o consentendo di riscrivere i contratti.

E quindi ridurre il numero di opere rendendo però che queste opere siano le più remunerate perché altrimenti creiamo uno stress che comporterà nei prossimi anni una contrazione della capacità produttiva del settore nazionale.

Quando invece noi dobbiamo puntare a un ampliamento della filiera e della capacità produttiva che non vuol dire cambiare specifiche, vuol dire che la filiera si deve irrobustire e le devo fare per quanto riguarda la rete, come per il materiale circolante.

Perché? Perché la sfida è quella di cambiare e permeare il sistema europeo, sia sul sistema di segnalamento, non possiamo più avere un'Europa che è collegata a livello ferroviario ma in cui in ogni nazione, in ogni area ci sono specifiche diverse e abbiamo delle situazioni assolutamente imbarazzanti. In alcune linee ferroviarie che devono essere superate perché deve essere un sistema circolatorio che funziona a livello internazionale e a livello continentale.

Questo vuol dire anche aprire nuovi mercati alle nostre aziende, vuol dire anche avere una visione come Italia ma come gruppo FS di aggressione degli altri mercati invece di farsi aggredire perché è evidente che noi oggi stiamo diventando un benchmark a livello europeo e a livello mondiale.

Il nostro sistema avrà bisogno di livelli di appalti sulle manutenzioni crescenti perché più cresce il sistema ferroviario, più si adegua, più in prospettiva dovrà essere mantenuto e abbiamo bisogno di aziende che si irrobustiscano. Per far irrobustire un'azienda non basta dargli gli appalti per tre anni o quattro anni, bisogna dargli una prospettiva a 10-20 anni.

Per questo l'idea del governo di portare avanti il completamento del corridoio entro il 2030-2032, la stessa cosa sul ponte dello stretto molto criticato, è fondamentale per riprendere una credibilità a livello internazionale.

L'Italia non può essere un paese che non punta a essere leader mondiale, europeo sul tema delle opere pubbliche e delle opere ferroviarie. Non ce lo possiamo permettere. Perché se no vuol dire che in prospettiva il nostro settore diventerà un settore che non cresce ma che torna indietro.

Il nostro paese è famoso dopo la Seconda guerra mondiale per aver insegnato al mondo a fare le opere, negli ultimi 20 anni ha perso una capacità progettuale o meglio l'ha contratta e non ha più accettato quelle sfide internazionali che presuppongono la necessità anche di diventare punto di riferimento non solo all'interno del territorio nazionale ma rispetto alle dinamiche mondiali.

Questo è quello che noi abbiamo cercato di portare avanti anche a livello di G7 e questo è l'unico modo affinché non solo con le risorse nazionali, non solo col PNRR si possa pensare in futuro di avere risorse adeguate a continuare, a aumentare e a diventare un settore che non deve essere visto come un settore chiuso ma di essere visto come un settore che può contaminare il modo di circolare non solo in Italia ma anche fuori dal nostro paese.

L'abbiamo visto a Berlino, l'Italia dopo la Germania, sede della fiera, era il paese più presente, dove era evidente come alcune nostre aziende siano cresciute negli ultimi anni in maniera esponenziale, il che dimostra la nostra capacità.

Io sono di Genova, si dice che con tempo buono sono tutti buoni marinai oppure che un buon marinaio si vede solo col tempo cattivo.

Quello che dico è che oggi le sfide che ci sono davanti permettono in prospettiva di rafforzare e creare un settore se noi come Paese saremo in grado di affrontare questa opportunità.

Prima di tutto il fatto che ci deve essere la capacità di capire che i tempi nelle opere pubbliche non possono essere una variabile indipendente, le aziende, l'assoluta delle aziende non può essere una variabilità indipendente, che vuol dire che lo Stato deve iniziare a pensare che le opere vanno pagate e le aziende vanno pagate e le aziende devono pensare che si prendono il numero degli appalti in grado di gestire e non di prendere più appalti di quelli che possono gestire, perché o il cluster agisce come un unico soggetto oppure il rischio è che le intenzioni di qualcuno rischiano di ricadere su altri.

Quindi questo è un po' un messaggio che voglio lanciare a tutti in quanto credo che i livelli di responsabilità devono essere comuni e ci deve essere l'intenzione di vincere questa sfida che mentre il nostro Paese oggi settore ferroviario come benchmark a livello assoluto.

Nell'anno prossimo a Osaka porteremo proprio come Ministero, e ne parlavamo anche con il nuovo amministratore delegato di FS, il tema delle ferrovie e del trasporto ferroviario, uno degli elementi fondanti del Padiglione Italia.

Questo perché noi abbiamo bisogno di far capire la profonda trasformazione che abbiamo nel nostro Paese che non è di mantenimento della rete attuale ma di guardare la rete che ci sarà tra venti, trent'anni e quello che sarà la mobilità del futuro del mondo.

Questo deve essere l'obiettivo.

Obiettivo che va compiuto con delle iniziative concrete, perché bisogna avere la visione ma poi bisogna vedere le cose, bisogna completare quelle opere che sono incomplete da anni.

Bisogna far capire che tenere aperta la circolazione ferroviaria in un paese incrementando il numero di treni e contemporaneamente il numero di cantieri sono due elementi che difficilmente generano un servizio di qualità e che quindi o bisogna raccontare che noi comunque avremo delle difficoltà sul servizio perlomeno nella prima fase oppure bisogna decidere di diminuire la pressione dell'incremento del traffico ferroviario finché non si è pronti ad accogliere.

Questo per garantire alle imprese degli slot meno interrotti e più continui sulle loro attività e quindi una diminuzione anche dei costi di messa in opera e dei cantieri, una garanzia di sicurezza per chi lavora sulla rete, e una garanzia di certezza per l'utente che prende il servizio ferroviario nazionale.

Quest'anno nel 2024 il volume degli investimenti si attesterà intorno ai 9 miliardi e 100 milioni che prevede già un aumento rispetto all'anno precedente del 16% aumento che nel 2023 che abbiamo chiuso con 7 miliardi e 800 milioni era già anno eccezionale rispetto alle medie del Cerchiamo di accompagnare la crescita e il settore, dando una certa stabilità sul livello degli appalti, andando a pensare a quello che si diceva prima, cioè dopo il 2026.

Cosa succederà il 2 febbraio?

Scoppierà la bolla e quindi vi troverete tutti con un'extra capacità o saremo in grado di affrontare la stabilizzazione o comunque un aumento della capacità produttiva nazionale che accompagni le imprese ad avere una visione al 2030-2040.

Questo è quello su cui il Governo oggi sta lavorando, sta lavorando con accordi a livello internazionale, sta lavorando anche iniziando a pensare.

Come intercettare anche investimenti di carattere privato da poter essere concentrati sulla rete nazionale per consentire di garantire quella mole di investimenti che ci servirà per arrivare a quei 200 miliardi, 250 miliardi di investimenti da qua al 2030-2032 non solo per completare, ma anche per garantire tutti quegli ammodernamenti sulla rete che sono fondamentali per aumentare la fluidità del sistema.

I filoni di investimento, lo sapete, sono sei, l'alta velocità e l'alta capacità, il miglioramento della tecnologia per la sicurezza di marcia, la regolarità del traffico passeggero, il potenziamento dei nodi metropolitani, gli investimenti ferroviari soprattutto per il sud, perché noi abbiamo bisogno che il mercato Italia sia un unico mercato e abbiamo bisogno di contaminare tutte le aree con il sistema di trasporto.

Le velocizzazioni per migliorare la regolarità del traffico e il tema ovviamente anche di capire per quanto riguarda le ferrovie regionali quale sarà il loro sviluppo, se ci sarà un loro sviluppo, o prendere decisioni su cosa fare di parte della rete, perché noi abbiamo stasera queste sono scelte

strategie che condizioneranno lo sviluppo di quei territori in futuro ma che qualcuno si deve prendere prima o poi la responsabilità di decidere cosa fare.

Per quanto concerne il tema della finanziaria sicuramente avrò un confronto anche con il Ministero dell'Economia e di Finanze per il tema dei contratti per capire quale posizione il Paese vuole prendere, io rischiando ho sempre detto che il nostro Paese è un grande Paese ma non è un Paese immenso e non siamo negli Stati Uniti, non siamo neanche la Russia, non siamo neanche la Cina; eppure, oggi ad esempio come TBM che scavano nel nostro Paese siamo secondi solo alla Cina.

Abbiamo sfide molto performanti ma dobbiamo capire quali settori saranno in futuro i settori punta della nostra economia e quali settori invece giocheremo sulla difensiva.

Ecco, io credo che sul settore ferroviario dovrà essere un settore punta per la nostra economia e quindi anche gli investimenti a livello nazionale, dal bilancio dello Stato, devono capire che ci devono essere delle priorità sullo sviluppo e lo dico non perché sono qua ma perché evidentemente se l'Italia geograficamente è il punto d'ingresso delle merci dal Mediterraneo, e se è vero quello che dicono gli analisti che nei prossimi 30 anni il continente che avrà più sviluppo sarà l'Africa, allora oggi le crisi geopolitiche che ci sono nell'ambito del Mediterraneo dimostrano proprio il tentativo di prendere delle aree di influenza.

L'Europa torna a parlare di Mediterranea, e per parlare di Mediterranea deve passare dal nostro paese e quindi ha bisogno di un sistema portuale che sia collegato a livello nazionale, ha bisogno di nuovi valichi alpini che siano performanti sul traffico ferroviario, ha bisogno del completamento dell'ultimo miglio, del tema delle manovre, ha bisogno di una serie di cose in cui voi di fatto diventate l'elemento che discerniera nel tutto il sistema logistico nazionale.

Bisogna tornare a concepire la logistica come un unico sistema, non la contrapposizione tra gomme e ferro, o tra nave, gomme e ferro, o tra aereo, gomma, ferro e nave, ma un unico sistema integrato in cui la merce va laddove gli è più conveniente andare e per far questo il grande sforzo che abbiamo è di rendere il nostro sistema competitivo non solo sul trasporto per passeggeri via ferro ma anche sul trasporto merci.

Vuol dire nuove sagomature sulle gallerie, che in un paese che ha tante gallerie come il nostro, vuol dire tanti lavori in rete, vuol dire pendenze che siano compatibili con il trasporto merci, vuol dire sistema di segnalamento che riesca a efficientare la rete ma sia completamente sicuro dagli attacchi hacker che negli ultimi anni hanno tempestato i nostri sistemi.

Quindi una grande potenzialità, anche grandi investimenti dal punto di vista tecnologico e dal punto di vista ingegneristico una visione che deve essere accompagnata col settore e deve essere accompagnata anche dalle risorse nazionali.

Chiudo dicendo che secondo me dal 2025 ci saranno importanti novità anche dal punto di vista dei nuovi investimenti. Finalmente nel 2025 inizieremo ad avere qualche nuova opera in linea e

questo sarà molto importante. Fino ad oggi noi siamo ancora a chiudere opere che avremmo dovuto avere in linea 10-15 anni fa e quindi il sistema fa fatica, è chiaro che dobbiamo evitare che apriamo mille cantieri e ne rimangano mille all'80% di esecuzione, forse è meglio aprire 500 cantieri e chiuderne 500.

Questo è un tema di programmazione che il nostro governo sta cercando di fare, ovviamente arriva un governo è come quando si prende un'eredità, uno prende il buono e il non buono che c'è, ma devo dire che quel gruppo nell'ultimo anno e mezzo si sta cercando di fare un coordinamento importante e si sta cercando di individuare quelli che sono le direttrici primarie. Io volevo ringraziarvi per lo sforzo che fate, perché so che in questo momento state facendo uno sforzo.

Quando il marinaio è nella tempesta non è che sia particolarmente contento di esserci nella tempesta, poi magari la volta successiva quando trova la tempesta sa come affrontarla.

Sicuramente il settore ferroviario in questo momento si trova in un momento di difficoltà dal punto di vista che gli è richiesto un grande sforzo di aumento di capacità, un cambiamento anche spesso di chi gli fornisce le materie prime e quindi magari situazioni che si erano consolidate nel tempo si sono cambiate completamente e una grande adattabilità a regole che spesso vengono imposte e che spesso, come posso dire, impongono anche cambiamenti di abitudini consolidate e di modalità di lavoro.

Però credo anche che il riconoscimento che il nostro settore inizi a avere a livello internazionale valga la spesa di affrontare tutte queste difficoltà. Perché quello che mi sono accorto negli ultimi anni e mezzo è che noi siamo passati da essere un paese marginale e in qualche modo che era ritenuto in alcuni settori dico statico, quindi che non avesse una visione.

Oggi l'immagine che ha il nostro settore ferroviario forse è più all'estero che l'Italia, ma è un'immagine di un settore ferroviario che inizia ad avere in molti paesi molta attenzione per la nostra capacità di affrontare problemi difficili di riuscire a risolverli e questo è grazie alla capacità delle nostre imprese che hanno dimostrato una resilienza particolarmente importante grazie forse anche alla capacità di pensare che dopo i momenti di difficoltà arrivano poi i momenti di tranquillità.

La tensione nel settore rimarrà ovviamente fino al 2026 perché è evidente che lo dico per il bene di tutti, io non ho un'azienda ferroviaria e probabilmente tra tre anni non sarò neanche più al Ministero.

Tra quattro anni, come tutti i politici, non so cosa mi aspetta in futuro, quindi magari farò sempre politica ma cambierò il Ministero per altre cose, però io vedo oggi uno dei pochi momenti in cui, se si ottengono i risultati oggi, il settore ne godrà per i prossimi 10-15 anni, 20 anni, di credibilità e di reputazione.

E questo è fondamentale perché in un mercato che diventerà sempre di più europeo ci saranno paesi che prenderanno quote di mercato e aziende che prenderanno quote di mercato e paesi e aziende che invece ne perderanno perché verranno invasi. E quando si aprono i mercati succede sempre questo.

Ecco, io voglio arrivare che nel momento in cui il mercato europeo si apra veramente il nostro Paese sia in grado di essere quello che diventa benchmark a livello europeo. E noi se riusciamo da qual 26, non dico a realizzare tutti gli impegni, ma almeno a dare un segnale che il nostro settore è in grado di essere performante in queste sfide.

La reputazione che ne avrà non solo il Paese, ma tutto il settore ferroviario e tutte le aziende che si conquistano a livello nazionale, gli garantirà successivamente di avere sicuramente una reputazione in grado di aggredire qualsiasi tipo di mercato fuori e dentro il continente europeo. Un sistema efficiente e aggiornato, perché bisogna smettere di pensare che in questo mese ci possono essere 5 anni di investimento su un settore a cui 20 anni di stasi.

I settori sono esseri viventi, la rete vive e deve essere continuamente mantenuta, aggiornata e rivampata, altrimenti rischiamo che nel tempo tutto l'investimento fatto vada perduto.

Quindi credo che la grande sfida sia questa.

Certo come tutte le sfide quando si fa una maratona bisogna sudare fino all'ultimo miglio, anzi all'ultimo metro, però credo che in questo momento stiamo dimostrando una grande capacità e quindi vi ringrazio.

Con questo non mi esimio, nella mia posizione, di assumermi la responsabilità per quanto concerne i ristori o quant'altro, e sarà ovviamente mia cura farmene carico rispetto al governo.

Però quello che dico è che per la prima volta c'è una visione che non parla di una riduzione del settore ma in prospettiva di un aumento della capacità di business e anche della possibilità di cambiare delle regole per iniziare ad avere anche investimenti privati e questo secondo me è un tema importante perché vuol dire garantire alle aziende la possibilità di piani di investimento che superano il breve periodo ma possono avere una visione a medio e lungo periodo.

Tutto sta al fatto di capire se questo benedetto 26 arriveremo primi al traguardo o ci faremo superare da altri. Io credo che oggi con un po' voglia e di capacità possiamo arrivare prima a questo traguardo.

Grazie ancora.

Incontro con **Sabino Cassese**, giudice emerito della Corte costituzionale, presentazione del suo ultimo libro “**Varcare le frontiere**” - Una autobiografia intellettuale

Flavia Landolfi

Ecco io sono, l'avete riconosciuto tutti, con il professor Sabino Cassese che saluterà con un applauso. Allora, il professor Cassese è una personalità che non ha certo bisogno di presentazione. Ricordiamo che è stato ministro della Commissione pubblica, giudice costituzionale, docente universitario, a un certo punto è stato fatto il suo nome per il Quirinale.

*È un prolifico autore di saggi, di libri, di studio, soprattutto sui temi dello Stato, della pubblica amministrazione, e oggi è qui con noi per parlarci della sua ultima fatica, che è questo libro che io ho letto, ed è molto bello, si chiama **Varcare le frontiere**.*

Varcare le frontiere, un'autobiografia intellettuale. Partiamo da qua, da questo titolo. Perché hai scelto questo titolo e cosa significa per lei marcare le frontiere?

Sabino Cassese

Beh, provo a spiegarlo con due esempi. Tutti sappiamo che uno dei più famosi geriatri italiani è il professor Bernabei, il quale recentemente in un'intervista ha dichiarato che le generazioni a cui apparteniamo hanno avuto in regalo 20 anni di vita in più rispetto alle generazioni precedenti e si è chiesto chi li ha regalati. La prima risposta naturale è la medicina, i progressi della medicina.

Questo regalo proviene dalle scienze della vita e che cosa sono le scienze della vita?

Sono la medicina, la chimica, la biologia, la statistica perché l'epidemiologia è importante per provvedere alle cure delle persone che cosa vuol dire questo? Vuol dire che bisogna superare la frontiera della medicina e cercare di entrare in un'altra area ed è solo da una collaborazione di queste aree che si può avere un risultato.

Voglio fare un altro esempio che riguarda sempre la medicina, ci spostiamo a New York, 30 anni fa si svolge un convegno medico, la star di questo convegno è un professore di Harvard, famoso medico anestesiologo, quel medico ha presieduto dieci anni prima medicina di Harvard e ha fatto un cambiamento fondamentale nella storia dell'umanità cioè ha deciso che cos'è la morte e ha deciso che la morte non è quella cardiaca ma quella cerebrale.

Che cosa ha comportato questo cambiamento fondamentale? Che ci sono oggi decine di migliaia di persone che sopravvivono grazie ai trapianti e il professor Bitscher si chiamava così, Harry Bitscher viene avvicinato da un altro partecipante a questo convegno il quale gli pone questo interrogativo dice perché non hai voluto nella tua commissione un giurista e sapete che cosa rispose, io sono giurista rispose il professor Bitscher perché i giuristi sono quelle categorie di persone per cui non può mai accadere una cosa per la prima volta, che negli Stati Uniti è addirittura vincolante, ma tutti i giuristi seguono la regola del precedente.

Anche qui *Varcare le frontiere*, è varcare la frontiera del precedente e innovare. Innovazione vuol dire dimenticare il precedente, riconoscerlo ma dimenticarlo per prendere un'altra strada. Questo vuol dire *Varcare le frontiere*.

Flavia Landolfi

Questo libro, peraltro, è un libro che da un lato attraversa, attraverso i suoi occhi, la storia recente di questo paese e dall'altro, come dire, disegna una mappa geografica di riferimenti culturali, un libro che vedrete, leggerete, ma consulterete anche molto, è veramente ricco di pensiero, ma anche di multidisciplinarietà, perché è una cosa bellissima, e cioè che bisogna abbattere le frontiere del proprio campo. Lei lo ripete spesso in questo libro e poi lo dimostra plasticamente. C'è tutta una parte che riguarda la musica, l'antropologia, la sociologia eccetera eccetera. Noi qui parliamo a una platea di imprenditori e la domanda che le voglio fare è secondo lei chi è il buon imprenditore e la buona imprenditrice?

Sabino Cassese

Beh, ce l'hanno spiegato tutti gli studi e tutta la storia dell'impresa. L'innovatore è colui che trova dei processi produttivi e dei prodotti nuovi e che riesce a innovare. L'imprenditore è innovatore, non è un seguace del precedente.

Flavia Landolfi

*Allora, lei nel libro di sua fatica precedente, un bellissimo libro che si **chiama Le strutture del potere**, che è scritto a quattro mani con la collega di La7, Alessandra Sardonì, ha indagato le strutture del potere, cioè il deep state. Le volevo chiedere quanto incide secondo lei il deep state sulla vita delle imprese?*

Sabino Cassese

Rispondo con un esempio, la Confederazione Nazionale dell'Artigianato ha fatto da ultimo una ricerca accertando che per aprire una gelateria vi sono 72 adempimenti, 72 adempimenti vuol dire praticamente rendere difficilissima l'inizio di questa attività. E la cosa interessante è di capire che in un qualche modo ciascuno di questi adempimenti è necessario, il problema è che si sommano e si susseguono l'uno l'altro in una sequenza e quindi allungano i tempi.

Perché i tempi sono rilevanti? Sono rilevanti proprio perché impediscono lo svolgimento delle attività e quindi il problema che oggi hanno tutti gli ordinamenti è di gestire la complessità non solo semplificando ma orchestrando. Nella scienza politica del mondo oggi si è andata diffondendo questa espressione orchestrazione. Orchestrazione vuol dire avere uno spartito, lo spartito va letto, va suonato e tutti i suonatori debbano entrare con le note giuste nel momento giusto e ci deve essere un direttore che stabilisce il modo in cui intervengono tutti quanti.

Ecco, a noi spesso in Italia manca questa capacità di orchestrazione.

Flavia Landolfi

Quindi di equilibrio in qualche modo, tra le varie esigenze. Allora, adesso su questo tema, il rapporto tra Stato e imprese è un rapporto che secondo lei è equilibrato, è un rapporto sano? O oggi lei vede una progressione sulla parte pubblica rispetto alla parte privata?

Sabino Cassese

Noi nella nostra storia italiana abbiamo avuto dei cicli, insomma realizzate le ferrovie, per 40 anni dopo l'unità d'Italia si è discusso del riscatto delle concessioni ferroviarie, cioè le ferrovie erano gestite da tanti operatori diversi sul territorio nazionale e sarebbe interessante leggere, ve lo consiglio di leggere i dibattiti parlamentari che ci sono stati sul riscatto delle concessioni ferroviarie perché si capisce che in quel momento l'idea che c'era di fondo è che la rete ferroviaria serviva per fare l'Italia, cioè la rete ferroviaria era l'elemento fondamentale per creare una nazione. Vi voglio fare un altro esempio. Quando si decise la distribuzione degli edifici nella città di Roma, quella che viene chiamata la città amministrativa e i ministeri per intenderci, Quintino Sella pensò che i ministeri dovessero stare lungo l'asse di via 20 Settembre e se voi ci pensate c'è ancora il ministero dell'Economia e delle Finanze, c'è il ministero della Difesa.

Flavia Landolfi

C'è il ministero dell'Agricoltura.

Sabino Cassese

Sapete qual era l'idea di Quintino Sella? Dovevano stare lì perché stavano vicino alla stazione ferroviaria, e la stazione ferroviaria era il posto nel quale potevano arrivare gli italiani, l'Italia intera, e avere vicino il potere pubblico con cui dovevano dialogare: paese, cittadini e Stato era un'idea di unione in un momento nel quale naturalmente l'Italia andava unita. Internet, l'aeroporto non c'era e quindi lo strumento erano le ferrovie.

Flavia Landolfi

In un suo recente articolo sul Sole 24ore lei ha usato una definizione molto cansante, ha parlato di stato pendolo e nel settore ferroviario è un po' questa la situazione, cioè abbiamo ferrovie che sono un po' imprenditore e un po' Stato.

Sabino Cassese

Noi abbiamo fatto tanti tentativi in Italia seguendo modelli stranieri di fare divisioni. Divisioni tra regolatore e imprenditore, divisioni tra gestore della rete e gestore del servizio e di questo noi abbiamo degli esempi nel settore ferroviario, abbiamo degli esempi nel settore delle comunicazioni e così via. In qualche caso hanno funzionato e in qualche caso non hanno funzionato queste separazioni perché bisogna creare quello che gli americani chiamano i Chinese Walls, muraglia cinese, insomma. È difficile creare una muraglia cinese, creare un'autorità indipendente e un'altra autorità

indipendente, la loro indipendenza fino a che punto arriva. Quindi, come dire, è un vestito che bisogna fare addosso a ciascuna persona, non si può fare un pret a portare. Per ogni settore ci deve essere un modo diverso di stabilire l'equilibrio giusto tra gestore del servizio e gestore della rete, regolatore e gestore.

Flavia Landolfi

Veniamo a una delle questioni principali che attraversano in questo momento la cronaca delle ferrovie e mi riferisco al fatto che il Governo ha più volte annunciato un'imminente privatizzazione di FS. Lei cosa pensa di questo?

Sabino Cassese

Intanto il processo che noi chiamiamo privatizzazione delle ferrovie è rimasto a metà strada. Io ho partecipato ai primissimi progetti di trasformazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; quindi, ricordo bene le difficoltà che ci sono state, che sono state difficoltà di tipo culturale, innanzitutto, di legame dal precedente, di coltivazione del precedente. La trasformazione formale, società per azioni e non più aziende autonome, non più ente pubblico e poi il problema della privatizzazione sostanziale. Qui abbiamo delle esperienze in generale nel mondo piuttosto negative in un passaggio di mano: dalla mano pubblica alla mano privata. È inutile che io ricordi qui l'esperimento delle ferrovie inglesi, insomma fanno come un esempio di scarso successo. Una privatizzazione completa, cioè il passaggio della proprietà delle azioni a dei privati, comporterebbe comunque lo stabilire degli obblighi di servizio pubblico molto importanti e questi obblighi di servizio pubblico bisognerà farli rispettare e noi non siamo bravissimi a farli rispettare.

Flavia Landolfi

Allora, abbandoniamo l'Italia e trasferiamoci negli Stati Uniti dove recentemente il popolo americano ha votato il suo Presidente Donald Trump. Si è molto discusso di questo e soprattutto di quale riflessi avrà l'elezione di Trump sull'Europa e quindi anche su di noi. Lei cosa pensa?

Sabino Cassese

Non sono così preoccupato come tutti, bisogna ricordare una cosa che per quanto sia originale la figura del nuovo e vecchio presidente che ritorna. Bisogna tenere conto che la democrazia americana è costruita con un sistema di limiti intrinseci, è vero che non c'è quello che si chiama divided government, cioè che la popolazione ha affidato a una maggioranza diversa il Presidente e i due rami del Parlamento. Ma è vero che ce ne sono tanti altri, per esempio il fatto che quello è un sistema federale. In un sistema federale il potere degli stati è molto forte rispetto al potere del centro. È vero che la Corte Suprema, in questo momento, è maggioranza di persone che sono state nominate dal Presidente repubblicano, però tuttavia la stessa Corte Suprema continua ad avere

un'indipendenza. Quindi il Presidente americano si deve muovere come un orchestratore, anche lui ha dei limiti, anche il direttore d'orchestra ha un limite perché ha uno spartito che deve rispettare, e da questo punto di vista io, quindi, sono molto meno preoccupato di quanto non lo siano tutti quanti oggi in Italia e in Europa sul ruolo che può svolgere.

Le faccio ad esempio in concreto.

Uno dei grandi passaggi degli Stati Uniti d'America, non c'è dubbio, è stato quello che negli ultimi 30 anni ha creato una zona di immunità per alcune aziende che chiamiamo Big Tech.

Questa zona di immunità di regolazione ha consentito a delle aziende americane, in proprietà prevalentemente americana, con sede principale sul suolo americano, di diventare delle aziende universali, quindi multinazionali. Questo è stato uno sviluppo gigantesco la cui fine è dimostrata dal ruolo di Elon Musk e del suo ruolo politico che ha assunto.

Ora, l'imposizione di dazi da parte degli Stati Uniti su importazione di prodotti di altri paesi incontra un limite nell'interesse di queste aziende che essendo diventate universali sono molto sensibili all'imposizione di piccoli dazi da parte di altri paesi, e il principio della reciprocità è molto forte nel caso dell'imposizione dei dazi.

Ecco, quindi c'è un sottile gioco di controbilanciamenti che in qualche modo impediranno, a mio modo di vedere, al nuovo Presidente degli Stati Uniti di comportarsi in quel modo aggressivo che tutti temono.

Flavia Landolfi

Allora, ci andiamo alla conclusione, Professore.

Faccia un augurio a questo Paese per i prossimi anni.

Sabino Cassese

E l'augurio dalle relazioni che ho appena sentito, che si trae dalle relazioni che abbiamo appena sentito. Due cose auguro.

Primo che il Paese si renda sempre più conto che la gestione è sempre più una gestione complessa. Voglio provare a spiegare questo. Tutte le democrazie nel mondo sono democrazie premature che vivono da un secolo, tre quarti di secolo, due secoli e poiché sono state delle democrazie hanno dato voce agli interessi collettivi che riguardano l'occupazione, lo sviluppo, la protezione dell'ambiente, la tutela delle falde freatiche, la tutela delle acque di bagnazione, l'inquinamento sonoro tutto questo ha comportato che questi interessi collettivi che a noi interessa proteggere sono diventati pubblici e non sono solamente diventati pubblici ma sono stati affidati alle mani di autorità pubbliche e tutti questi interessi sono normalmente in conflitto tra di loro.

Pensate soltanto alla coltivazione dei giacimenti di idrocarburi in Basilicata.

Sapevamo dalla fine degli ultimi anni del fascismo che c'erano dei giacimenti petroliferi e ne avevamo bisogno, però la coltivazione è arrivata molto in ritardo perché c'era il problema dell'attività produttiva che andava protetta ma anche dell'ambiente che va protetto e le popolazioni locali e abbiamo inventato le misure compensative.

Perché abbiamo inventato le misure compensative? Per cercare di superare delle difficoltà che per noi offrono apposta per la tutela ancora una volta di interessi collettivi, la salute delle persone, l'ambiente, il trasporto, le infrastrutture. Le infrastrutture sono quelle che rimangono sempre più strette proprio in questo gioco di interessi collettivi che sono ormai tutti salvaguardati, ma il problema è salvaguardarli in modo tale che non comportano dei sacrifici nei tempi. Le voglio finire con un esempio.

C'è un mio collega americano, si chiama Samuel Insagaroff, insegna a New York, alla New York University. Ha fatto qualche anno fa una ricerca e nell'ambito di questa ricerca ha potuto accertare che la costruzione del secondo terminal dell'aeroporto di Pechino e quello del quinto terminal dell'aeroporto di Heathrow a Londra è stata affidata allo stesso architetto, Norman Foster, un inglese. A Pechino è stato costruito in 4 anni, a Londra in 20 anni.

Ora, non è che gli operai inglesi siano più pigri degli operai cinesi, il problema è che la gestione di tutti gli interessi collettivi, di tutte le persone che abitano intorno all'aeroporto, il problema dell'inquinamento sonoro, gli effetti urbanistici, i problemi sanitari e così via, hanno richiesto un tempo molto maggiore del tempo richiesto da un ordinamento nel quale questi interessi collettivi non vengono protetti, non diventano interessi pubblici.

I Paesi come l'Italia o come l'Inghilterra hanno bisogno di ridurre quei venti anni in modo, però, da non sacrificare quegli interessi collettivi ma di assicurare nello stesso tempo quel rispetto dai tempi che veniva menzionato poco anzi dal Presidente e dal Viceministro.

Flavia Landolfi

*Allora, andiamo a farcela, io invito qui sul palco un altro ospite illustre che è l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, **Gian Piero Strascioglio**. Prego.*

Flavia Landolfi

Prego. Anche a lei. Allora, benvenuto innanzitutto. Ha sentito questa chiacchierata che hanno fatto con il professor Cassese? Interessante, no?

Gian Piero Strisciuglio

Molto, sì, sì, moltissimo.

Flavia Landolfi

Allora, Igegner Strisciuglio, io partirei da un tema che credo sia centrale, sia molto sotto il faro delle imprese in questo momento e che il Presidente Miceli ha sottolineato più volte nel corso del suo intervento. Mi riserisco al post PNRR. Giustamente le imprese, siamo nel 2024, si interrogano su quello che accadrà dopo mi piace fare questa battuta, la grande abruffata, diciamo così, no? Che cosa succederà secondo lei?

Gian Piero Strisciuglio

Beh, innanzitutto grazie dell'invito, un saluto a tutti, al Presidente, a tutti gli associati, è un'occasione importante per noi, l'Associazione è importantissima per Rfi e viviamo questo momento, tornando alla sua domanda, proprio come una sfida comune e in questo è fondamentale il dialogo costruttivo con le associazioni.

Quello che succederà dopo io posso sicuramente testimoniare, come capo azienda, che la Rete Ferroviaria Italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento.

Questo di sicuro è un tema che è ovviamente presente nei nostri piani costantemente al centro della nostra discussione, dei nostri ragionamenti con le istituzioni competenti, ovviamente in primis con il nostro Ministero di riferimento e dunque lavoreremo costantemente per dare un seguito altrettanto importante agli interventi sull'infrastruttura ferroviaria sia sulle infrastrutture, sia sulla rete, sia sulle tecnologie per migliorarne l'affidabilità, la qualità e potenziarla.

Devo dire che l'azienda si è strutturata per fare questo. Oggi, come diceva il Viceministro, siamo ad un volume di investimenti mai visti prima supereremo quest'anno i 9miliardi di investimenti sulla rete, questo significa che siamo al doppio degli investimenti fatti immediatamente prima del Covid, al triplo degli investimenti fatti circa dieci anni fa. Ci siamo strutturati per fare questo e quindi l'ambizione e la volontà dell'azienda è di proseguire su questo volume di investimenti e soprattutto segnaliamo la necessità di farlo; quindi, dal punto di vista industriale questo è fondamentale. Siamo tecnici, dobbiamo lavorare in tal senso, ma devo dire che l'attenzione e il dialogo con le istituzioni e ovviamente in primis con il ministero di riferimento, il ministro dell'infrastruttura, è fondamentale visto che è fortemente impegnato su questa condivisione.

Flavia Landolfi

Restiamo sul tema del PNRR, lei l'anno scorso in questa stessa assemblea disse che la sfida è realizzare il doppio delle cose alla metà del tempo, che è una sfida complicata. Banca Italia però, qualche giorno fa è uscito un articolo sul Sole 24ore, ci ha raccontato che esistono dei gravi ritardi, che il 32% dei cantieri è fermo. Le risulta?

Gian Piero Strisciuglio

Quello che dico è ovviamente riferito alla nostra realtà, innanzitutto noi abbiamo centrato tutti gli obiettivi fino ad ora previsti dal PNRR, quindi questa è la realtà. È realtà che abbiamo circa 400 cantieri attivi sul PNRR, ne facciamo nell'ordine di grandezza mille, ogni giorno.

È realtà che abbiamo speso circa 10miliardi, anzi più di 10miliardi dei circa 22 previsti dal PNRR, quindi siamo assolutamente in moto, con grande impegno sugli obiettivi PNRR e stiamo realizzando cose ed infrastrutture e opere mai viste prima, quindi questa è realtà.

Parliamo di fatti, parliamo di un grande impegno di rete ferroviaria italiana, di Ferrovia dello Stato ovviamente, del Ministeri e delle imprese e quindi siamo nel vivo assoluto di una sfida mai vista prima, un'occasione su cui dobbiamo essere coesi, concentrati e siamo sicuri che porteremo a termine le opere e che daremo, a questo Paese, un'infrastruttura più sicura, più affidabile, di maggiore qualità, che garantisce ancora meglio le esigenze di mobilità della nostra gente e delle generazioni future, quindi è una sfida su cui siamo nei fatti totalmente impegnati con grande sforzo e soprattutto con risultati concreti che dimostriamo quotidianamente. Andando a vedere i nostri cantieri, girando e muovendosi lungo l'infrastruttura, è visibile quello che stiamo realizzando.

Flavia Landolfi

Il 2024 è stato un anno particolarmente tormentato per le guasti sulla rete e per i ritardi. Le volevo chiedere che cosa è successo e come si preannuncia nei prossimi mesi.

Gian Piero Strisciuglio

È stato detto molto bene dal viceministro Rixi, accanto a volumi di investimenti di cantieri mai visti prima abbiamo anche un considerevole aumento dell'offerta ferroviaria e il terzo fattore che ovviamente dobbiamo inserire è che giustamente la qualità del servizio attesa ormai è una prerogativa su cui ci dobbiamo misurare. L'impegno dunque è quotidiano, è costante, è fondamentale, noi non siamo solamente una stazione appaltante, noi siamo il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale; quindi, dobbiamo far funzionare la fabbrica e lo dobbiamo fare garantendo la qualità del servizio.

Sono tante le situazioni che compromettono la qualità del servizio, l'abbiamo spiegato, ma su ognuno di questi abbiamo delle azioni ben definite e che portiamo avanti. Per noi, dal punto di vista industriale, in primis c'è l'affidabilità della rete, è evidente, abbiamo azioni straordinarie per la manutenzione, l'azienda spende circa 3miliardi all'anno di manutenzione straordinaria, lo fa

con tantissime aziende che sono anche oggi qui, e lo fa per migliorare l'affidabilità dell'impianto della rete anche recuperando inevitabilmente i gap che si sono accumulati qualche anno fa, ma lo fa anche lavorando sull'innovazione.

Colgo lo spunto di prima perché una rete così impegnata ha bisogno di sviluppare anche concezioni nuove per prevenire più che gestire i guasti. Penso al grande investimento che abbiamo fatto sulla diagnostica in ottica di diagnostica predittiva. Per la prima volta la rete ferroviaria italiana qualche mese fa ha attivato una control room per la gestione degli enti significativi che abbiamo sulla rete. Ovviamente cresceremo nel piano alimentando questo tipo di approccio.

È evidente anche che un lavoro importante va fatto sull'offerta ferroviaria, che può offrire qualità del servizio maggiore se lavora bene, se lavora conformemente alle sue prerogative, dunque il lavoro che abbiamo fatto, ovviamente lavorando con gli operatori ferroviari, è arrivare ad un migliore utilizzo della rete, un'offerta che sia maggiormente compatibile con le caratteristiche dell'infrastruttura.

La specializzazione delle linee è un classico esempio, noi oggi abbiamo sulla nostra infrastruttura differenti tipologie di traffico che dobbiamo far coesistere e quindi questo è un tema da analizzare in maniera significativa. Abbiamo delle aree metropolitane dove il servizio ferroviario svolge anche funzione di servizio di mobilità, di prossimità e dove è auspicabile far lavorare meglio le varie stazioni che compongono queste aree metropolitane evitando concentrazioni in alcune stazioni.

Oggi abbiamo più di 1100 treni che impegnano la stazione di Roma Termini, è una delle più impegnate dal punto di vista di traffico in Europa. Dunque, non è solo un tema di quantità dell'offerta, anzi direi prima ancora è di qualità dell'offerta ferroviaria. È chiaro che questo è un tema che va fatto con chi opera nel servizio, tornando alla suddivisione che si faceva prima tra gestore della rete e operatori del servizio, perché bisogna cercare di soddisfare in primis e nel miglior modo possibile le esigenze di mobilità delle persone. Quindi sono diversi gli ambiti, è chiaro che nel 2024 abbiamo raggiunto il picco di tutti i fattori che hanno concorso a mettere pressione all'infrastruttura e in generale al servizio ferroviario.

Anche l'impegno maggiore dei treni è evidente con questo incremento dell'offerta e quindi abbiamo, e sono già in corso, intensificato azioni di questo tipo. Cosa dire? Sicuramente nel biennio 25-26, ma d'altronde questo in parte soddisfa qualche auspicio del settore perché abbiamo sfide analoghe. È chiaro che facciamo tesoro delle complessità vissute perché l'obiettivo è sempre quello di migliorare.

Sicuramente nel 25, nel 26 abbiamo sfide altrettanto impegnative.

Flavia Landolfi

Prestando l'ottava della complessità, una delle questioni più importanti è quello di garantire la sicurezza nei cantieri. Volevo chiederle come vi state muovendo anche alla luce del fatto che esiste un'intensificazione dei lavori?

Gian Piero Strisciuglio

Condivido in pieno il contenuto della relazione del Presidente perché l'obiettivo principale per tutti noi che siamo impegnati in questa grande operazione di trasformazione che oggi lavorano nei nostri cantieri, l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana e devo dire di tutte le aziende che lavorano con Rete Ferroviaria Italiana, è notevole.

Noi lavoriamo, abbiamo intrapreso dei percorsi, abbiamo intensificato dei percorsi su questo tema su cui non solo raccolgo ma anche auspicio di poter lavorare insieme alle associazioni di settore perché nei cantieri coesistono e per noi l'approccio, ovviamente, i valori sono, devono essere comuni, maestranze sia di Rete Ferroviaria Italiana che dell'impresе che lavorano con noi e per noi, quindi è un valore comune e soprattutto quando si affrontano e si lavora insieme, quindi essere allineati su questo argomento è un requisito fondamentale.

Come lo stiamo approcciando? Un notevolissimo impegno nel miglioramento continuo dei processi e degli aspetti legati al mondo della sicurezza, lavorando sulla cultura della sicurezza.

Rete Ferroviaria Italiana ha avviato un progetto totalmente diciamo sovrapposto all'organizzazione, permeato in tutta l'organizzazione, di lavoro sulla cultura della sicurezza con una serie di iniziative che nascono da chi quotidianamente vive certe situazioni quindi andando anche al di là degli aspetti normativi ma andando a lavorare proprio sugli aspetti culturali come avvicinare ovviamente i cantieri. La formazione, sono decine di milioni le ore di formazione che investiamo sulla sicurezza e continueremo a farlo auspicando ovviamente di poterlo fare con le associazioni di settore come dicevo prima. Abbiamo delle iniziative che potrebbero nascere a breve. Il lavoro sulle tecnologie, anche qui credo che le diverse iniziative che stanno trovando, anche applicazioni specifiche in alcuni cantieri, con le aziende possano poi diventare fattore comune. È chiaro che l'implementazione di tecnologie è anche condizionata da un iter autorizzativo ma è attiva la sperimentazione e la volontà di poterlo fare e lo stiamo concretamente facendo, anche questo è fondamentale in dialogo con le imprese. Ultimo aspetto ma non ultimo, i controlli. Siamo sicuri che questo sia un aspetto determinante per la salvaguarda del sistema nel suo complesso. Rete Ferroviaria Italiana ha nel 2024 decubbligato i controlli a sorpresa sui cantieri e devo dire che questo ha grandissima finalità preventiva perché è evidente che aiuta e spinge ancora di più il settore ad essere concentrato sugli aspetti relativi alla sicurezza nei cantieri. Quindi tutti questi ambiti rientrano in un tavolo di miglioramento continuo istituito da Rete Ferroviaria Italiana all'inizio del mio mandato e che sostanzialmente lavora quotidianamente ma che è convinto che queste iniziative vadano portate avanti all'interno del settore.

Flavia Landolfi

Nel tema della sicurezza c'è un sottotema che ha evidenziato il Presidente Miceli nella sua relazione ed è quello molto delicato direi di auspicare un sistema più garantista rispetto alle imprese e mi riferisco al fatto che in caso di infortunio si blocca tutto peraltro è un aspetto che è stato inserito anche nel nuovo codice degli appalti in una forma un po' diversa ma insomma è

questo il senso. Lei cosa pensa di questo? Secondo lei ci sono margini per rafforzare queste garanzie apprese?

Gian Piero Strisciuglio

Allora, innanzitutto accolgo lo spunto per dire che i sistemi di qualificazione sono una risorsa fondamentale per rete ferroviaria italiana che non solo la ritiene tale ma che vuole investire ulteriormente salvaguardandoli, perché siamo consapevoli che gli investimenti delle aziende che sono all'interno sono anche una garanzia per noi.

Quindi questo lo dico, perché ho colto un po' di dubbi sull'argomento, anzi vogliamo rafforzarli perché siamo consapevoli del valore di questi investimenti effettuati negli anni, di quanto sia altamente specialistico l'aspetto di tantissime elaborazioni che vengono svolte praticamente tutte sull'infrastruttura ferroviaria, ovviamente in primis quelle che interferiscono con l'esercizio ferroviario e dunque lo sforzo di Rete Ferroviaria Italiana, ma lo faremo sicuramente dialogando proficuamente col settore, è quello di migliorare, alzare l'asticella di questi sistemi di qualificazione perché lavorare su sicurezza, qualità e sostenibilità sarà garanzia non solo del mantenimento degli stessi ma dell'innalzamento del livello di qualità, di sicurezza, qualità e sostenibilità dei nostri cantieri.

Detto questo è chiaro che la salvaguarda di questi valori passa attraverso il principio della sicurezza; quindi, è evidente che quando accade qualcosa dobbiamo verificare quello che è successo. L'impegno più importante di Rete Ferroviaria Italiana, comprendiamo di doverlo fare nel più breve tempo possibile, è di capire cosa hanno potuto comportare o cosa avrebbero potuto comportare determinate situazioni. Detto questo è chiaro che la verifica positiva dei requisiti, del mantenimento di questi requisiti sarà una prerogativa su cui puoi riprendere e continuare le lavorazioni, però tutto questo è proprio a salvaguardia del sistema e del livello, devo dire, già molto alto presente all'interno.

Flavia Landolfi

Dei nostri sistemi di qualificazione. Da un lato la manutenzione che lei ha giustamente citato, dall'altro la circolazione dei treni, sono due rette che non si incontrano mai, scherzo ovviamente, Esiste un problema su questo e non è possibile aumentare gli slot notturni per la manutenzione ferroviaria?

Gian Piero Strisciuglio

Ci stiamo lavorando perché, come diceva lei, sono due aspetti da compatibilizzare, ma per noi viene prima la manutenzione, è evidente, se non c'è manutenzione, non sono proprio parallele le due linee, perché se non c'è manutenzione non c'è disposizione.

Quindi siamo una fabbrica e la fabbrica deve funzionare, per funzionare deve essere mantenuta e deve essere sviluppata. Il lavoro che stiamo facendo anche in questo caso chi si occupa della programmazione del servizio sa che questo riposizionamento di slot soprattutto a ridosso delle fasce manutentive passa anche attraverso il dialogo con chi pianifica il servizio.

Se per esempio Pensiamo al traffico regionale, è chiaro che il traffico regionale è un traffico che è pianificato dalle Regioni, ci sono altri componenti di traffico con cui invece il dialogo è basato su logiche di mercato però l'obiettivo, e concretamente lo renderemo noto con il prossimo orario di servizio,, è quello di lavorare affinché su determinati asset si possano garantire maggiori spazi manutenzivi per aumentare in primis la sicurezza, punto del lavoro ma al tempo stesso per rendere ancora più proficue le lavorazioni che vi si svolgono.

È chiaro che noi oggi abbiamo una scelta fondamentale che è quella di lavorare in assenza di circolazione ferroviaria per le attività manutentive, questa è una scelta che è molto forte e che ovviamente ci obbliga però a compatibilizzare almeno questi due aspetti.

Flavia Landolfi

Ultima domanda, Salerno-Reggio Calabria. Abbiamo letto. Sui giornali che è nata una rimodulazione. È vero? In che cosa consiste e se ci sono altre rimodulazioni?

Gian Piero Strisciuglio

Innanzitutto, sulla Salerno-Reggio Calabria siamo partiti con il cantiere del PNRR, il primo lotto, da Battipaglia a Romagnano, che è un intervento importante, il cantiere è già attivo.

A breve partiranno anche le operazioni di scavo quindi anche questo è un tema che ovviamente invito a verificare a de visu. Così insomma vediamo le opere che avanzano, è chiaro che il proseguimento dell'opera è nelle nostre priorità di sviluppo, lo è compatibilmente con le esigenze di condivisione del progetto col territorio e ovviamente anche della valutazione sui diversi lotti dell'opera compatibilmente con lo sviluppo poi del progetto del ponte, qui noi ci dobbiamo attaccare lato Sicilia e lato Calabria con le opere e lato competenti di Rete Ferroviaria Italiana, quindi l'opera continua nel nostro piano e ovviamente avrà degli sviluppi successivi sia nella fase realizzativa e per gli altri lotti nella fase progettuale.

Flavia Landolfi

Breve video e facciamo il cambio di tavolo, grazie.

Tavola rotonda: “Lavoro, sicurezza, sviluppo: un viaggio condiviso”

intervengono

Laura Malatesta, presidente di ASICAF

Salvatore Margiotta, presidente di ANIAF

Giuseppe Mercuri, presidente di ANTFER

Antonio Di Franco, segretario generale FILLEA CGIL

Stefano Costa, segretario responsabile dipartimento politiche industriali FENEALUIL

Enzo Pelle, segretario generale FILCA CISL

Federico Ghella, vicepresidente ANCE

modera **Flavia Landolfi**

Flavia Landolfi

Continuiamo con il dibattito con dei protagonisti, di imprese e di sindacati. Chiamo qui sul palco gli ospiti del prossimo panel, Laura Malatesta che è Presidente ASICAF, Associazione Sicurezza Cantieri Ferroviari, Salvatore Margiotta, Presidente ANIAF, Associazione Imprese Armamento Ferroviario e Corolli, Giuseppe Mercuri che è Presidente di ANFE, Associazione Nazionale Tecnologie Ferroviarie, Federico Ghella che è Vice Presidente di ANCE, Antonio Di Franco, segretario generale della Fillea CGIL, , Vito Panzarella, segretario generale Feneal Uil e Enzo Pelle, segretario generale Filca Cisl, benvenuti. Io partirei da Laura Malatesta e le chiederei, abbiamo parlato molto di sicurezza, è uno dei temi centrali, lei è la presidente di un'associazione che di questo si occupa e volevo chiederle che cosa si deve fare secondo lei per rafforzare la sicurezza che non è mai abbastanza?

Laura Malatesta

Allora intanto io ringrazio Anceferr per questa opportunità che ci ha dato oggi, perché io sono il presidente di ASICAF e guarda caso ASICAF è l'azienda delle aziende qualificate per la protezione dei cantieri ferroviari quindi direi che il tema è assolutamente pertinente. Per noi è la prima volta che nonostante ASICAF abbia oltre dieci anni dalla sua Costituzione abbiamo l'opportunità di condividere alcuni concetti e questa forse è un pò l'occasione giusta.

ASICAF non è un'associazione costituita da tantissime aziende però è un'associazione che ha già sei aziende qualificate ferroviaria italiana nell'esecuzione proprio della protezione dei cantieri ferroviari e quattro fornitori di tecnologie omologati da RFI. Primo tema, oggi abbiamo sempre parlato di cultura, tecnologia, formazione, allora cominciamo col dire che la tecnologia per la protezione dei cantieri ferroviari esiste perché abbiamo parlato di quattro produttori omologati. Vorrei rimanere un focus. Si sente continuamente, negli ultimi periodi si è sempre sentito a livello

di giornali, la stampa, la televisione, quando accadono degli incidenti sui cantieri avaduttori si sente dire, ah ma bisogna investire in tecnologie, ah ma la tecnologia in Italia non c'è, non è vero. Ci sono sistemi omologati in termini proprio di tecnologie, stiamo parlando in questo momento del ferroviario, da oltre vent'anni, quindi la tecnologia c'è. La competenza c'è anche quella. Che cosa manca? E qui sposo assolutamente tutto quello che è stato detto finora: la cultura. Perché a volte la percezione che noi stessi abbiamo come aziende che facciamo la protezione dei cantieri ferroviari è che l'applicazione della tecnologia rappresenta un ostacolo alla lavorazione del cantiere, no? L'abbiamo detto l'interruzione per eseguire le lavorazioni è sempre più breve di quello che è previsto perché comunque c'è una circolazione commerciale che c'è un'offerta commerciale molto ampia e quindi molto spesso viene vista come un ostacolo. In realtà qual è il messaggio che oggi vorremmo passare ed è il tavolo che abbiamo già costruito e stiamo portando avanti con RFI. Divulgare la cultura e la formazione di come la protezione del cantiere ferroviario con le tecnologie e con il personale competente a farlo in realtà apporti ad una efficienza dell'organizzazione del cantiere, un aumento della produttività perché quando il personale è sicuro di essere protetto lavoro in tranquillità e quindi si sposa con il tema del garantire la sicurezza dei lavoratori. Questo è il primo messaggio che mi sento di dare.

Flavia Landolfi

Grazie. Allora, Salvatore Margiotta, ovviamente restiamo sul tema della sicurezza perché insomma mi pare anche doveroso. Voglio chiederle qual è il ruolo che possono svolgere le imprese di armamento ferroviario in questo ambito? anche nella realizzazione di nuove infrastrutture.

Salvatore Margiotta

Sì, intanto anch'io ringrazio espressamente il Presidente Vito Miceli di averci invitato a questa assemblea e credo che il metodo di lavoro che oggi in qualche modo inauguriamo, un dialogo molto stringente tra le diverse associazioni che rappresentano imprese che operano con RFI, sia un metodo di lavoro che dobbiamo assolutamente proseguire nel tempo, protrarre per ottenere dei risultati a vantaggio di tutti.

Soprattutto dico che condivido la sua relazione, non aggiungo altro, sottolineo alcuni passaggi che mi sembravano decisivi. Io sono Presidente di Aniaf da diversi anni, dal 2013 con un'interruzione nel periodo in cui sono stato sottosegretario perché ovviamente c'era l'incompatibilità, di questo settore un po' ne capisco. Che cosa ci dice con forza Vito Miceli questa mattina? Se ne trovo la traccia nelle parole del viceministro Rixi di cui ho grande stima, nelle parole molto chiare e stringente di Giampiero Strisciuglio, un'altra persona a mio parere di eccellenza nel sistema Paese e per fortuna ce ne sono. Vito Miceli dice essenzialmente questo, chiedeteci di essere a livello massimo garanti della sicurezza nei cantieri, chiedete alle imprese di alzare l'asticella, l'ha detto Giampiero Strisciuglio, mantenendo il sistema di qualificazione fondamentale.

Chiedeteci di essere rigidi, controllateci, aumentate i controlli, ce ne sono tanti per dire la verità, ma aumentateli pure. Una cosa chiediamo che quando accadono fatti tragici ci sia da parte di chi giudica un attimo di tranquillità, serenità, forte, perché naturalmente sono l'impresa è in regola, ha fatto tutto quello che stiamo dicendo, è attentissima su tutti i protocolli possibili, se non ha responsabilità dirette e alcune volte non ne ha oggettivamente, allora prima di sospenderla, di chiuderla, come pure è successo in alcuni casi, bisogna avere una grande attenzione, una grande cautela. Devo dire che tutto il sistema delle imprese che lavorano con l'RFI hanno un rapporto di dialogo molto forte, mi ha fatto piacere che l'ingegnere Strisciuglio lo abbia ribadito oggi.

Molte delle imprese che sono qui sicuramente non lavorano solo con Rfi ma fanno opere pubbliche con altre stazioni appaltanti, io stesso nel mio lavoro professionale conosco tante stazioni appaltanti RFI rispetto a tutte le altre che cosa ha? Intanto un'eccellenza diciamo nella classe dirigente quindi negli interventori e poi un approccio che non è mai di stacco tipico committente appaltante ma di collaborazione, in politica si chiama sinergia questa bella collaborazione che c'è tra Rfi e le imprese che lavorano, un reciproco rispetto molto forte, un senso del dovere altrettanto forte che soprattutto sui temi come quelli della sicurezza deve essere potenziato il più possibile mantenendo appunto chiedeteci tanto ma proteggerci. Questa io penso sia la sintesi del ragionamento di un po' tutte le imprese del sistema ferroviario che ci disfidano che anche oggi venga fuori da questa bella giornata.

Flavia Landolfi

Grazie, allora siamo partiti dalle tecnologie, torniamo sulle tecnologie. E mi rivolgo a Giuseppe Mercuri al quale chiedo come le tecnologie ci possono aiutare a costruire sicurezza.

Giuseppe Mercuri

Buongiorno a tutti, ringrazio il presidente Vito Miceli che ci ha invitato perché effettivamente siamo giunti al punto in cui noi associazioni stiamo cercando un sodalizio, anche se abbiamo diverse estrazioni, loro opere civili, però l'ambiente di lavoro è sempre lo stesso.

Avevo pensato a qualche argomento ma Il Presidente ha avuto una trattazione a 360°, quelle sono diciamo tutte le problematiche con cui giorno per giorno ci scontriamo, abbiamo un confronto con il RFI dove puntualmente se parliamo anche in termini di sicurezza molto spesso tutti gli argomenti ricadono sulla sicurezza, RFI ci ripete non facciamo sconti sulla sicurezza Noi siamo lì sempre a ripetere, noi non vogliamo sconti sulla sicurezza, quello che noi vogliamo è poter lavorare in sicurezza e su questo già ci adoperiamo, tutte le imprese si muovono con dei sistemi di sicurezza propri. Ci sono le tecnologie che possono comunque ulteriormente garantirci quelli che accennava la dottoressa Malatesta; quindi, possiamo sicuramente migliorare sempre di più l'aspetto sicurezza. Le tecnologie attuali ci consentono appunto di tenere sotto controllo quello che il traffico ferroviario, ad oggi non corriamo rischi che ci siano materiali ferroviari incontrollati che possano generare rischio su un cantiere, il problema è la gestione del cantiere quando c'è l'assenza di esercizio oppure in zone adiacenti alle zone di esercizio, quindi una

tecnologia che effettivamente potrebbe esserci d'aiuto se installata con molta rapidità e contemporanea all'avanzamento dei cantieri potrebbe essere appunto quella proposta dalla dottoressa Malatesta?

Perché, parliamoci chiaramente, non facciamo sconti sulla sicurezza. Noi non abbiamo mai voluto fare sconti sulla sicurezza perché la dimensione delle nostre aziende, la dimensione penso della maggior parte degli associati, è più o meno identica. Siamo aziende che hanno una pluriannualità di esperienza, aziende con 20, 30, 40 anni, c'è chi dura 70 anni di esperienza nel settore e noi ci teniamo alla tutela del nostro personale, noi partiamo dal punto di vista che per noi i nostri dipendenti non sono matricole o nomi, hanno un volto, hanno una storia. E molto. Spesso al di là del rapporto lavorativo, penso che i colleghi me ne danno atto, noi siamo a fianco dei nostri dipendenti anche per problematiche extralavorative, quindi lungi da noi sottrarci alla sicurezza e non salvaguardare questo rapporto che c'è.

Quello che, per esempio, è un altro argomento, cioè l'argomento invece che c'è stato ribadito, ce l'ha ribadito anche l'ingegnere Strisciuglio per quanto riguarda la salvaguardia delle imprese, cioè molto spesso le imprese vengono subito discriminate quando accade un evento. con le sue indagini, volte rapide, a volte meno rapide, però sta di fatto che l'impresa in quel momento si trova completamente isolata, tutti ne prendono le distanze, ognuno cerca di salvaguardare il proprio io, tale che alla fine l'indagine si chiuderà, però è come se l'esperienza di quell'impresa diventi un episodio isolato, quasi dimenticato. Cioè quello che effettivamente noi vorremmo è che quando detto dall'ingegnere sullo studio che vero esiste ma venga un attimo trasmesso con più coinvolgimento verso tutte le altre imprese e verso le altre associazioni. Grazie.

Flavia Landolfi

Passando a Federico Ghella, vicepresidente dell'Ance, l'Ance e l'associazione ha salutato molto positivamente l'introduzione della patente a crediti. Io volevo chiederle se esiste un problema di sicurezza anche nel codice degli appalti.

Federico Ghella

Saluto tutti, ringrazio Anceferr per l'invito a partecipare oggi, è la seconda volta che partecipo alle vostre assemblee, è un piacere. Prima di tutto voglio dire che partendo dalla relazione introduttiva mi faccio portatore della richiesta verso Anceferr di andare a vedere se in sede di rinnovo del contratto collettivo si possono superare alcune delle rigidità che lui ha indicato e quindi il messaggio è stato ricevuto.

Partendo da questo e ricollegandomi al tema sicurezza, volevo forse partire dalla seconda parte della domanda cioè quella del correttivo al codice dove noi abbiamo paura che ci sia un concreto rischio di andare ad incidere sul sistema della bilateralità così come oggi è costituito e che funziona da un lungo periodo di tempo, e questo perché la possibile apertura con la modifica dell'articolo 11 a contratti diversi da quelli stipulati dalle organizzazioni datoriali e sindacali più rappresentative apre possibilmente la porta a dei nuovi contratti su cui non c'è alcuna garanzia

che oltre all'equivalenza della tutela economica ci sia un'equivalenza di tutte le altre tutele del sistema della bilateralità e mutualità che al suo centro le casse dove poi rappresenta in termini di presidio di legalità, presidio di irregolarità delle imprese, presidio sulla formazione e sulla sicurezza e su tutte le altre funzioni che vengono svolte da questo sistema.

Questo lo vediamo come un rischio concreto ed è una cosa su cui siamo molto impegnati come associazione in sede di dibattito parlamentare del correttivo al codice per cercare di far sì che venga effettivamente tutelato un sistema che è centrale per garantire la formazione e la sicurezza dei lavoratori. Andando sulla patente a punti, ci tengo a precisare prima che Anceferr si è sempre battuta per la qualificazione. La qualificazione è uno strumento indispensabile per garantire anche la sicurezza in cantiere. Qualificazione che abbiamo sempre detto non deve essere limitata a chi opera in pubblico ma deve essere in qualche modo riportata anche nel mondo privato e questo lo avevamo chiesto anche ai tempi all'inizio del super bonus e sarebbe stato probabilmente meglio se fosse stato adottato come principio.

Detto questo per commentare la patente a punti ho notato gli spunti che ha dato Vito Miceli, quello che ci vorrei aggiungerei è che sicuramente nel decreto attuativo si sono fatti dei passi avanti nel senso che com'era nata originariamente e come spesso succede quando i provvedimenti nascono in maniera diciamo come reazione, a un accadimento era impostata principalmente come uno strumento afflittivo e punitivo in sede di decreto attuativo, siamo comunque riusciti a dargli anche un'accezione un po' diversa dove lo strumento tende anche ad essere un qualcosa che spinge al miglioramento e incentiva le aziende a guardarlo anche come strumento premiale, però, sulla reale effettività dello strumento penso che sia ancora troppo presto.

Flavia Landolfi

Antonio Di Franco, io la volevo sollecitare e stimolare sulla patente a crediti, però effettivamente questo tema della bilateralità mi sembra doveroso affrontarlo. Cosa pensa di quello che è stato detto dal presidente Miceli e in generale sul funzionamento della bilateralità?

Antonio Di Franco

Io condivido in parte quello che ha detto il presidente Miceli, e lo ringrazio. Noi abbiamo un tema principale, io ho paura quando sento alcune cose, perché quando si parla di sicurezza è sento dire che dobbiamo realizzare le stesse cose con la metà dei tempi e con i prezzi non rivisti, a parlare di sicurezza, di cultura di sicurezza, di qualità del lavoro, di qualità dei contratti, di qualità di tutto il resto faccio qualche fatica.

Quindi questo lo voglio dire in maniera chiara. e questo è un tema che lo dice il sindacato, lo dice la Cgil, il DL aiuti non è una questione che riguarda solo le imprese, ribadisco, perché se non si rivedono i costi, noi dividiamo i cantieri, le imprese saranno costrette a risparmiare e se risparmiano la pagheranno i lavoratori e le imprese sane. Chi vuole competere non ce la fa a stare in quel determinato tempo di ragionamento; quindi, questo deve essere la priorità e oggi non ho trovato una risposta in quello che ha detto il Viceministro.

La bilateralità, oggi abbiamo una priorità, serve mano d'opera. Io penso che le scuole, in questo momento, abbiano tante risorse perché le imprese e i lavoratori versano i contributi della bilateralità, non lo lancia al Presidente Vito Miceli ma c'è anche il Vicepresidente Ghella.

Abbiamo tre centri specializzati sull'armamento ferroviario e su tutto il resto, abbiamo un sacco di risorse nelle scuole edili, polarizziamole in alcuni posti, facciamo le nostre accademie, cerchiamo di spiegare ai giovani che possono trovare un futuro in questo.

Questa è una cosa che secondo me possiamo fare noi, non devono fare gli altri, così come complessivamente, permettetemi di dirlo, io sono rimasto un po' perplesso quando ho sentito da un istruttore di RFI, perché forse ero più chiaro con il principio, chiedo di lavorare, in questo momento nei cantieri c'è molta pressione sui tempi nei confronti delle imprese e la pressione sui tempi nei confronti delle imprese si scarica sui lavoratori, quindi quando sento logica di mercato collegata ai tempi di intervento, io penso che le imprese e i lavoratori sono vittime di questo sistema allora, perché non posso sentire quel tipo di ragionamento.

Cioè noi dobbiamo dire le cose come stanno in questo momento perché ci pressano, pressano l'impresa, l'impresa se vuole rimanere nel circuito che il suo committente deve mantenere il rapporto e quindi è costretto, lo dico io, ma loro possono andare a fare determinate cose, ed è vero pure quello che diceva il Presidente, l'altro giorno un lavoratore in un'assemblea mi ha detto, in serietà sono preoccupato per una cosa, io faccio manutenzione ferroviaria da tanti anni, sto vedendo imprese e gente nei cantieri che non ho mai visto prima e che non garantiscono la stessa qualità che garantiamo noi. Io penso che il sistema di qualificazione di RFI non è un sistema di qualificazione perfetto, va migliorato nel confronto tenendo in considerazione la storia delle imprese e questa è un'occasione che si è persa, diceva prima il Vice Presidente Ghella, l'articolo 27 dell'81-08, la famosa patente a crediti, non nasce per introdurre ulteriori burocrazie per le imprese, la logica del legislatore nel 2008 era quella di qualificazione delle imprese, cioè quel principio è del tutto scomparsa nell'attuazione pratica. Io non penso che salverà vite la patente a crediti, io penso che creerà ulteriori difficoltà per le imprese, ma poi permettetemi di dire, ha anche una logica repressiva verso il settore dell'edilizia che secondo me è anche ingiustificata.

C'è lo sforzo che le imprese sane, le organizzazioni sindacali, le relazioni industriali hanno messo in campo in questi anni; quindi, io penso che ci sia tanto da fare, ma bisogna partire dalla priorità. E' un'altra questione, nel codice degli appalti, un tempo, negli anni 90, esisteva un articolo, penso che qui ve lo ricorderete, che parlava di programmazione. Cioè la programmazione del nuovo codice degli appalti, è del tutto sparita. e siccome qualcuno ha detto che ci sono tante cose che non si sono viste prima, io voglio fare un esempio, la Napoli-Bari l'abbiamo sempre vista, il Terzo Valico del Giovi sono cose viste, la Stazione Foster sono cose viste, quelle che non abbiamo visto è la Salerno -Reggio Calabria saremmo, però a parte il primo lotto sul resto mi sembra che non ci sia la prospettiva, quella potrebbe essere una prospettiva su cui tarare una programmazione perché il costo permetterebbe un intervento di svariati miliardi e qui bisogna capire qual è la priorità, io penso che RFI e il Ministro in questo momento, Salvini, abbiano l'obbligo per evitare quello che è successo in questo settore.

La crisi in questo settore è stata devastante, per rimetterlo impiedi lo Stato ha dovuto mettere cassa depositi a impresa in un pezzo di impresa. Oggi le imprese sono in piedi, sono sane, hanno il bilancio apposto, sono un pezzo della politica industriale di questo Paese. Mettiamo in campo una programmazione abbiamo ancora il passaggio a livello dei comuni, di che discutiamo?

Flavia Landolfi

Grazie. Andiamo a Stefano Costa, che io prima non ho presentato come si conviene, che sostituisce Vito Panzarella. Stefano Costa fa parte della segreteria di Fneal Uil, del delegato alla sicurezza e quindi anche a lei la domanda è d'obbligo la patente a crediti. Riesce a creare il discriminio tra imprese sane e imprese che non lo sono? E poi se vuole proseguire il discorso di Di Franco che mi sembrava molto interessante.

Stefano Costa

Sì, buongiorno a tutti. Anch'io porto i saluti di Vito Panzarella, e ringraziamo anche voi per l'invito e soprattutto la tavola rotonda che, come si diceva, mette al centro il tema della sicurezza. Non credo che la patente a punti sia per noi l'argomento principale attualmente.

Siamo impegnati su altro, siamo stati dentro a quel tavolo con il Ministro in maniera costruttiva, abbiamo partecipato alla stesura del decreto, probabilmente quello è mancato come approccio metodologico del coinvolgimento delle parti sociali prima della stesura di un decreto così importante che aspettava così tanti anni poi per essere attuato e abbiamo cercato di dare un nostro contributo e un correttivo importante in quel tavolo.

Molte delle cose alle quali accennava anche Ghella sono state portate avanti grazie alla responsabilità e ai contributi delle associazioni datoriari e sindacali. È ovvio che quello è uno strumento che puntava alla qualificazione e che non aveva alcun obiettivo di essere uno strumento depressivo perché l'obiettivo principale del legislatore era un altro e ad oggi non vediamo una spinta così forte da parte delle imprese che conosciamo nel cogliere questa opportunità e questo strumento come uno strumento di qualificazione.

Devo dire che anche dal punto di vista della norma ci sono ancora delle questioni che noi riteniamo non ancora perfette, pensiamo anche alla questione dell'ambito formativo che noi abbiamo esteso, oltre ai datori di lavoro, anche negli operai coinvolti nei cantieri dove accade un incidente, e non possiamo accettare che questi richiami formativi avvengano solo dopo che sono stati decurtati i punti, che si ritorna sotto la soglia di 15, effettivamente se ci sono dei casi in cui avvengono degli incidenti nella stessa impresa e questo denota il fatto che lì va avviato un percorso formativo, crediamo che anche questo andrebbe fatto subito, però al di là di quello che la patente oggi rappresenta e rappresenterà in futuro, è presto per dirlo, una cosa è chiara e noi la stiamo sostenendo in tutte le tavole rotonde dove andiamo, che chi fa parte di questo settore con pochi soggetti datoriali e sindacali, conosce talmente bene questo settore che ha cucito addosso una bilateralità che ha superato i 100 anni ormai. Quindi noi attraverso lo strumento della contrattazione abbiamo la presunzione di dire che sono queste le parti sociali che

rappresentano il settore e i contratti firmati da queste parti sociali sono gli unici contratti che devono avere legittimità e applicazione all'interno dei luoghi di lavoro quando si parla di opere di realizzazione e manutenzione riguardanti l'edilizia.

Oggi sappiamo che c'è il tentativo di andare in altre direzioni, ma è emblematico l'articolo che è uscito oggi sui giornali dove la presidente Brancaccio insieme a Banca d'Italia sottolineano che i dati delle casse edili sono più precisi rispetto a quelli interni al sistema pubblico. quindi tanti cantieri del PNRR che sembravano non essere cattivi, in realtà noi dimostriamo attraverso le denunce tassative delle imprese che quei cantieri e quelle commesse sono partite e che effettivamente noi siamo in grado attraverso questa bilateralità di tenere in chiaro il sistema.

Tenere in chiaro il sistema non significa solo garantire che in questo sistema siano le imprese regolari, poi ovviamente avere la precedenza, ma per noi è importante non far sparire dai radar i lavoratori che invece oggi vengono censiti e questa è una garanzia per tutti perché chi opera nell'edilizia con il contratto dell'edilizia ha legittimità e quindi è un lavoratore in chiaro. Se noi andassimo nel settore dell'edilizia che è così precario e così particolare ad eliminare l'ambilateralità e quindi le cassature che registrano le ore, registrano la presenza dei lavoratori in ogni singolo cantiere italiano e a noi il sistema pubblico ha affidato anche la comunità, quindi ci ha dato anche dei ruoli importanti, noi renderemo fantasma tutti quei lavoratori, quindi dal punto di vista di difesa della sicurezza e presidio principale alla difesa del contratto collettivo che noi sottoscriviamo. e poi all'interno invece di queste occasioni noi dobbiamo capire cosa fare da domani. Io condivido la relazione con lei attentamente e lo sforzo che anche da Anchefer viene richiesto da una controparte cioè noi di fare qualcosa in più dal punto di vista della sicurezza e penso che la proposta di Antonio Di Franco ma anche quella che noi come FNR vorremmo creare un tavolo ad hoc con Anchefer perché nel mondo autostradale abbiamo dei tavoli aperti sulle manutenzioni autostradali che ci hanno portato nel tempo a migliorare molto le condizioni e la sicurezza di quei lavoratori.

Dovremmo fare la stessa cosa anche nelle manutenzioni ferroviarie perché la realizzazione di un'opera ferroviaria spesso è monitorata a livello dei grandi cantieri dove noi siamo anche parte attiva con la contrattazione in anticipo quindi abbiamo una possibilità, però nelle manutenzioni e noi questo l'abbiamo chiesto anche a RFI, servirebbe un protocollo sulla sicurezza delle manutenzioni ferroviarie e qual è la miglior strada per costruire insieme un percorso per andare a definire alcune questioni che sono critiche, che penso emergano anche dalla relazione del dolo Brandizzo, che in qualche modo mette in luce che comunque la struttura della sicurezza c'è, però ci sono ancora delle criticità che vanno affrontate.

Flavia Landolfi

Grazie, bene. Allora, avendo a un passo a Enzo Pelle, mi pare di capire che questa patente a crediti non riscuota un grande successo, allora vi chiederei di proseguire il ragionamento che faceva Costa adesso, l'idea di un tavolo separato per la manutenzione ferroviaria, una riflessione

appunto sulla patente a crediti che mi pare abbia alcune armi spuntate e la questione della bilateralità.

Enzo Pelle

Sì, grazie per l'invito, chiaramente ringrazio il Presidente, io sulla patente a crediti ho una visione completamente diversa, così iniziamo a capirci. Io credo che quando si parte dalla sicurezza si parte dal rispetto dell'uomo. E quando si rispetta l'uomo verso un modello di qualificazione che è previsto, come è stato detto qua, nello stesso 81, articolo 27, era il secondo comma, che non è stato modificato, a cui si è lavorato per anni.

Credo che non ci sia niente di strano, tra l'altro, è un modello di qualificazione su cui devo dare atto che in questo caso il Governo ha rivisto tutti i percorsi, poi tutto si può dire, non ci piace il provvedimento ma che non ci sia stata disponibilità, no, dobbiamo essere seri e hanno ascoltato tutti e forse più di quelli che dovevano ascoltare. Detto questo, quando partì il Durc sentivo gli stessi ragionamenti.

Alla fine, qua stiamo raccogliendo un po' dei documenti, non si crede qualcosa di ulteriore, ancora non siamo neanche nella fase sperimentale, a gennaio partono la questione dei punteggi aggiuntivi, c'è tutta un'altra serie di questioni. Stiamo parlando di qualcosa su cui c'è stata un altro giorno un'ulteriore riunione per cercare di affinare, migliorare passo a passo, semmai ci sono pure lì delle cose che si possono migliorare, semplificare, aggiungere o togliere a seconda delle casistiche ma se mettiamo in campo i giusti meccanismi di autocorrezione credo che faremo un passo avanti verso un modello che va sulla qualità e qua stiamo parlando delle imprese che di qualità hanno parlato tanto stamattina perché di questo stiamo parlando.

Allora io voglio dire questo, molte di voi addirittura hanno le sue immagini e quindi non hanno nemmeno il problema della patente appunto perché deciso di escludere le imprese perché lì c'è l'ISO 9001 che andrebbe migliorata perché anche quella è un sistema di raccolta di documenti quando invece io credo che dovremmo ragionare un po' più sul pratico e per ragionare un po' più sul pratico vengo al discorso della bilateralità. Io credo che uno degli elementi che qualifica un settore così frammentato, pure rispetto agli altri, che almeno abbiamo conoscenza del settore, e se ce l'abbiamo è perché abbiamo strumenti come quelli della bilateralità, che solo le edilizie ce l'hanno. E tra l'altro qua qualche critica, ve la devo dire, in alcuni casi scopriamo che ci sono aziende che fanno armamento per guidare con contratti diversi da quello edile o parzialmente i motivi perché sul contratto metallo-meccanico non è meno incontenuto questo tipo di attività. Allora, perché dico questo? Anche la bilateralità, qualcuno diceva ha un costo, sì, io credo invece che sia un investimento perché da lì noi riusciamo ad avere una serie di informazioni su tutta una serie di questioni che potrebbero, ho già dato dei dati, magari su questo tema specifico e siamo in grado di dire, la qualifica dei dipendenti, chi sono, chi non sono, chi non sono, chi sono le imprese. Noi siamo in grado di fare tutto, di fornire informazioni direttamente ai lavoratori. Credo che nessuno si possa permettere questo. Questo è un pezzo di ricchezza, perché siamo nell'era dei dati. I dati ci servono per qualificare il sistema. E voi lo sapete benissimo. Per migliorarlo, per

fare investimenti, per fare investimenti nella direzione futuristica, se vogliamo, perché innovazione pure sulla sicurezza, se ne può fare tanta.

Però l'innovazione non deve essere l'intelligenza artificiale che io non voglio mettere da parte, perché questo ormai in molti convegni sento parlare, pure sulla sicurezza, troppo di intelligenza artificiale. Io credo che quella umana è quella più importante e quindi dobbiamo partire dalla fase pratica dal rispetto del lavoratore partendo proprio dal cantiere ed è giusto quando si dice che un po' di programmazione ci vuole, noi su questo dobbiamo batterci pure se volete col governo perché la tempistica del PNRR non è consona alle opere che si devono realizzare, noi dobbiamo avere qualcosa in più come tempo e questo anche perché riguarda soprattutto l'asse ferroviario, il PNRR le strade ci esclude quindi stiamo parlando di questo, però quello mette a rischio pure le persone, anche perché gli chiediamo di fare più di quello che doveva essere fatto nella normalità, allora noi dobbiamo programmarci e poi dobbiamo dare la possibilità, e su questo sono d'accordo, che bisogna dare pure i giusti ristori, ma bisogna pure dare i giusti ristori agli operai per capirci. Io credo che le imprese si debbano strutturare, innovare e investire perché che l'edilizia dopo 10 anni di crisi sta vivendo un periodo buono, nonostante la fine del 110 i dati sono migliori dell'anno scorso o leggermente migliori ma comunque non peggiori, questo ci fa capire e lì la qualificazione non c'era e addirittura siamo arrivati al 110 quando negli appalti siamo mediamente al 70% di basso. Qualcosa non ha funzionato, secondo me, perché anche lì siamo stati noi disponibili sulla qualificazione. Quando si è chiesto che sopra i 500 mila ci fossero le sue auto, gli artigiani ci volevano ammazzare tanto per capirci, ma anche noi ci assumiamo delle responsabilità.

E allora io chiedo qua, per chiudere, credo che ci sia molto bisogno di flessibilità e se volete pure di partecipazione mondo dell'impresa e mondo del lavoro, se vogliamo fare un salto, quindi, vengano tutti i tavoli pure con Ancifer, non c'è nessun problema. Però chiedo, visto che siete, chiamiamolo così un po' fate parte dell'élite delle imprese, di darci una mano a chiudere un contratto più che dignitoso per i lavoratori, perché pure di questo c'è bisogno. Voi state vivendo un periodo che non è cattivo, però i lavoratori non hanno avuto gli incrementi come in altri comparti che hanno recuperato l'inflazione.

Noi dobbiamo chiudere velocemente almeno la parte salariale, a chiudere questo perché fa parte di quel percorso che dobbiamo fare insieme per innovare tutto il sistema, compreso la bilateralità che ha bisogno di grande innovazione, di semplificazione, digitalizzazione e innovazione se vogliamo mantenere elevata la qualità, ma abbiamo bisogno pure di mantenere e di avvicinare nuova gente al settore e vogliamo questo, l'elemento principe credo che sia sempre il salario. Allora partiamo pure da lì, iniziamo a capire che bisogna fare passi veloci in questa direzione. Io credo che il sistema abbia bisogno di questo. Innovare, se aumenta la produttività va pure redistribuita attraverso modelli partecipativi. E a quel punto l'elemento salariale incide pure di meno. Ma noi, se vogliamo fare questo, è migliorando tutti i comparti dobbiamo creare insieme altre strade, non le vedo, ecco perché benvenuto tali dibattiti. Grazie.

Flavia Landolfi

Allora passo la palla quando si parla di tecnologie e di intelligenza artificiale a Laura Malatesta e le chiedo se, per quanto riguarda la formazione, ovviamente, se le attitudini dei giovani verso la tecnologia, aiutano secondo lei, ovviamente in una cornice di formazione professionale, a costruire sicurezza?

Laura Malatesta

Senz'altro dobbiamo dire una cosa, noi oggi nel settore dove operiamo tutti stiamo assistendo alla riunione di tanti giovani, perché ne abbiamo parlato anche ieri sera a cena, con il nostro comitante RFI, c'è tutto il cambio generazionale, stanno arrivando tutti i giovani nuovi, direttori di lavori, responsabili, e i giovani sono particolarmente aperti alla digitalizzazione, tutto passa attraverso il telefonino, l'utilizzo di app, quindi questo sicuramente aiuta.

È chiaro che non bisogna poi pensare che tutto, quindi la digitalizzazione, queste tecnologie avanzate risolvano i problemi di mancanza di cultura della sicurezza a volte, che è educazione alla sicurezza. E questo che dicevo prima e lo ripetiamo di nuovo, cioè è compito di tutte le aziende nostre in primis, quindi noi datori di lavoro, di crescere queste nuove maestranze verso il rispetto del cantiere dove vanno ad operare. Perché condivido il fatto che noi non possiamo essere a rischio zero, perché l'errore umano è sempre dietro l'angolo.

Noi siamo individui e non è che né l'intelligenza artificiale né le tecnologie più evolute possono impedire un'azione individuale. Però possiamo sempre di più prevenire, e i giovani devono essere educati in questo perché loro hanno questa apertura mentale quindi sicuramente l'orizzonte verso tecnologie che permettono la digitalizzazione, l'utilizzo di sistemi più funzionali tutto sul telefonino. Vorrei fare un passo indietro su un aspetto perché vi ho ascoltato con grande attenzione, noi come ASICAF siamo in una fase in questo momento veramente forte, perché questo tema della sicurezza, non perché prima non lo fosse importante, ma adesso è diventato l'argomento quotidiano e quindi nei tavoli che noi stiamo affrontando con cadenza mensile addirittura lottiamo quotidianamente, fatemi lanciare questa provocazione, nel far applicare quello che già c'è.

Quindi, prima ancora solo di parlare del futuro, mettiamo in atto quello che già c'è.

Ci sono strumenti, accordi quadro, perché le aziende di protezione cantiere, come tutte le aziende che operano nel settore ferroviario a vario titolo, hanno gli strumenti contrattuali. Su cosa ci scontriamo? Anche su delle lungaggini burocratiche e quindi mi ricollego ai discorsi di questa mattina, forse bisognerebbe snellire le procedure, sicuramente questo favorirebbe un percorso. Sul discorso del fatto che i lavoratori, in questo momento, hanno la percezione che si lavori di più, sicuramente perché siamo in un momento di fermento, lo siamo tutti, però va anche detto che bisogna, qui ben venga questo tavolo forse più allargato tra le varie associazioni, per capire bene come coniugare questo problema delle interruzioni che non sempre vengono garantite nei tempi dovuti perché c'è questa esigenza anche di una maggiore offerta commerciale che viene richiesta. Quindi probabilmente stiamo convergendo tutti su questo obiettivo di creare

un tavolo che preveda tutte le associazioni a vario titolo, ma gli strumenti ci sono, ve lo posso garantire.

Flavia Landolfi

Grazie. Allora, Salvatore Margiotta, le scelte del Pnrr sulle opere strategiche ferroviarie sono condotte per lo sviluppo del Paese?

Salvatore Margiotta

Sì, assolutamente. Devo dire la verità, rispondo in modo molto netto e deciso. Non solo perché, come ricordava oggi lo stesso viceministro Rixi, è l'eredità che il governo attuale ha avuto da quelli precedenti e in maniera particolare il Pnrr parte infrastrutture, lo scrisse il governo Conte bis, io ero sottosegretario all'epoca in quel ministero e ho lavorato; quindi, mi chiede una cosa su cui non posso più dire, sono scelte eccellenti, azzeccate perché ne sono stato insieme al Ministro, Presidente del Consiglio, protagonista.

Però questa domanda mi consente di fare, di riprendere una cosa detta da Antonio Di Franco. Intanto facciamo un passo indietro. Le scelte hanno avuto, come dire, alcune pietre miliari che per essere sincero erano imposte dalla Unione Europea. Cioè non abbiamo inventato cose strane. L'Unione Europea ci diceva nel PNRR non dovete mettere strade. perché le strade determinano l'inquinamento, non dovete mettere aeroporti, dovete mettere ferrovie, dovete mettere porti, soprattutto ferrovie, quindi primo paletto molto netto, molto deciso. Secondo, l'Unione Europea ci diceva, sia chiaro, per noi sono importantissime le politiche di coesione, per cui dovete mettere ferrovie il più possibile nelle zone che non hanno in questo momento un'acquisizione territoriale del Paese. Secondo paletto, la maggior parte degli interventi dovevano riguardare il Sud ed infatti riguardano il Sud. Terzo, la scelta di affidare 22 miliardi, si ricordava prima con Strisciuglio, a RFI, è stata anche una scelta determinata dall'idea che RFI fosse in grado di rispettare questi tempi perché insomma giugno 2026 è un traguardo complesso, certamente RFI più di qualsiasi altra stazione appaltante era in grado, come si dice in un termine che a me non piace ma è diventato di moda, di mettere a terra il programma.

Sulla base di queste tre cose è stato costruito di fatto il programma. Ce n'è una quarta e qui mi ricollego a quanto diceva Antonio Di Franco che ho visto che è uscito un po' dal dibattito nazionale e politico e che invece bisogna far rientrare nel dibattito. L'Unione Europea ci diceva indicateci i finanziamenti su alcune opere, sia chiaro che quei finanziamenti devono riguardare lotti funzionali, termine che prima era desueto e che è rientrato totalmente in campo, sia chiaro anche che laddove l'Unione Europea col PNRR finanzia tratti di un'opera funzionale, lo Stato italiano, come tutti gli altri Stati membri, si deve impegnare a completare quell'opera. Allora, vengo alla Salerno-Reggio Calabria e concludo, potrei fare tanti altri esempi ma il tempo è tiranno, mi sarebbe piaciuto parlare di più ma non è giusto che io lo faccia. Allora, il Governo Draghi, che subentrò, come tutti ricordano, il Governo Conte bis, si impegnò con il cosiddetto, noi in Parlamento lo chiamavamo fondo 1, a dire benissimo dobbiamo mettere altri 10 miliardi

sulla Salerno Reggio Calabria che il PNRR finanziava, adesso potrei sbagliare il numero ma non credo di tanto, finanziava tra 1,7 e 2 miliardi, quindi sì il PNRR ci consente di fare questo la Romagnano-Battipaglia, ci dovrebbe consentire di arrivare un po' più giù naturalmente, c'è stato già un appalto, la ditta nella quale c'è la Cassa di Deposito e Prestiti, è una ditta di Stato quasi, ma gli altri soldi dove sono finiti?

Bisogna che si ritrovino, si reperiscano, si dica dove sono gli altri soldi per completare la Salerno-Reggio Calabria. Rispetto per esempio al pensiero dominante nell'area politica alla quale io appartengo, io non sono contrario al ponte sullo Stretto, io penso che vada fatto, però se facciamo il ponte sullo Stretto e prima non abbiamo completato la Salerno-Reggio Calabria, facciamo una cosa inutile, quindi grande attenzione oltre a tutte le cose che sono state dette questa mattina, grande attenzione al fatto che quei soldi si devono trovare, se si vuole guardare come diceva il Presidente, è stato detto anche da Rixi e da Strisciuglio oltre il 2026.

Flavia Landolfi

Mercuri, qualificazione delle imprese. Abbiamo capito, insomma, mi pare che il mood, a parte un'eccezione, non sia proprio entusiasta di questo strumento. Allora che cosa fare per questa qualificazione delle imprese?

Giuseppe Mercuri

Diciamo che non penso che non ci sia entusiasmo della qualificazione delle imprese. Quello che bisognerebbe un attimo migliorare effettivamente sono i sistemi di qualificazione, anche perché io parlo per esperienza, ma su questi sistemi di qualificazione tecnologica di opere civili oppure di armamento, però i filtri più o meno a meno di specificità tecnologiche più o meno sono gli stessi; quindi, io non vedo altra soluzione per poter gestire un'attività di questo tipo in campo ferroviario se non con dei sistemi. È vero che tutte le categorie, tutte le varie tecnologie hanno un proprio sistema di qualificazione, molti sistemi di qualificazione sono anche un po' datati, andrebbero sicuramente migliorati appunto andando incontro a tutte le tematiche che abbiamo posto oggi, ovvero quello di qualificare le imprese, c'è chi dice patente appunti, c'è quello previsto per quanto riguarda la parte generale delle imprese sul territorio nazionale, per quanto riguarda RFI, quindi il nostro cliente avrebbe prevista effettivamente una rivisitazione valutando effettivamente poi le potenzialità degli aziende, perché sono anche sistemi che sono nati con un certo carico di mercato, pertanto gli appalti erano di consistenza abbastanza ridotta, quindi i requisiti previsti erano più che sufficienti per poter dare questa regolamentazione.

Oggi come oggi ci ritroviamo invece a confrontarci con appalti di importo elevato e per di più a tanti appalti in contemporanea. Per esempio, il nostro sistema di qualificazione prevede un'illimitata per lavori superiori ad 8 milioni. Non ha però un limite a quanti lavori da 8 milioni possa prendere un'azienda. Non c'è questo valore discriminatorio e che sicuramente mette in difficoltà il sistema complessivo, cioè superati gli 8 milioni, non c'è differenza tra l'impresa che fattura 60-70 milioni e l'impresa che ne fattura 7, 8, 10 milioni, perché o in consorzio o in

associazione temporale di imprese si bypassano quelli che sono i limiti della categoria illimitata e quindi si va a partecipare sull'appalto di un volume, forse, che l'impresa non può consentirsi, oppure abbiamo analizzato vari casi, casi in cui per esempio RFI pensa di aprire il mercato aprendo alle SOA, poi ci si ritrova incastrati perché per poter operare sul ferroviario c'è bisogno che vengano ricondotti alcune attività su quelle che sono le categorie dell'albo di qualificazione, oppure ci ritroviamo su accordi quadro dove effettivamente il sistema di affidamento prevede ad esempio un numero massimo di lotti, però cosa succede che non c'è nessun elemento discriminante secondo le potenzialità dell'impresa, quindi se ne può trovare imprese di tutto rispetto che semmai si aggiudicano un biennio, un triennio di manutenzione da 10 milioni può trovare aziende piccole che forse fatturano 10 milioni l'anno che riescono ad affidarsi 50-60 milioni di lavoro nel triennio. Quindi secondo me i sistemi di qualificazione.

Sono l'unico modo per poter gestire, quindi altre alternative non le vedo, anche perché spesso viene usato come deterrente da parte delle ferrovie, sia noi tecnologi, sia le imprese di Ancefferr che sono prettamente di opere civili, negli ultimi anni per raggiungere quei livelli di categorie nell'arco di qualificazione hanno fatto degli investimenti effettivamente ingenti. Quindi bisognerebbe adesso, logicamente in accordo con l'RFI, rivedere seriamente effettivamente le condizioni, è vero che c'è un arco di qualificazione di categorie ma cercare di aggiungere negli appalti uno o due elementi che ci possano discriminare effettivamente la potenzialità delle imprese. Quindi un po' quello che si cerca di fare con la patente a punti, di cercare comunque di adottare questo valore aggiunto, trovare un meccanismo, un algoritmo che consenta di valorizzare le imprese e cercare di ottimizzare la distribuzione delle attività per poi avere una resa ideale, una resa effettiva.

Flavia Landolfi

Grazie, di questo tema poi parliamo anche con i rappresentanti sindacali ma io passo a dottor Ghella perché voi ieri siete stati ricevuti a Palazzo Chigi dal Governo, avete una serie di richieste ma una delle più importanti è stata evocata anche nelle dichiarazioni ufficiali ed è un tema importantissimo ancora nei ristori del decreto aiutici. Ci racconta qual è la vostra preoccupazione in questo momento?

Federico Ghella

La preoccupazione è chiara, siamo a un mese e mezzo dalla scadenza parliamo sempre di prospettiva, a un mese e mezzo dal 2025 non sapremo se il 1° gennaio i nostri cantieri saranno in grado di operare oppure no, su quello che diceva Vito Miceli in apertura non è un rischio, è una certezza, noi abbiamo grandi opere, parliamo qui del ferroviario, posso fare gli esempi della Napoli-Bari, dell'alta velocità Brescia-Verona nel Terzo Valico sono tutti cantieri che non stanno minimamente in piedi senza il decreto aiuti e non sono cantieri che nascono nel momento del Covid, sono cantieri che sono più vecchi e nascono tra il 2015 e il 2018, quindi l'incidenza del decreto aiuti è assolutamente fondamentale.

Il fatto di non aver certezza è un'enorme fonte di preoccupazione, come diceva prima qualcuno. Poi è evidente che quando un cantiere non ha le condizioni economiche per operare si mette a rischio tutto, dalla tempistica alla qualità, e questo ha anche delle ripercussioni. Probabilmente il tema numero uno adesso per noi è avere certezza, purtroppo non mi rassicura quello che abbiamo sentito dire dal Viceministro oggi, nel senso che già stupiva il fatto che nella prima uscita della finanziaria la misura non fosse presente, il fatto che ancora oggi col MEF non si sia chiarito se ci sono ricoperture per estendere la misura o il fatto che si possa pensare a qualcosa di alternativo come una riprogrammazione. considerando i tempi strettissimi che abbiamo e l'implicazione che questo potrebbe avere sul regolare andamento delle opere, penso in particolare a quelle PNRR che si stanno scontrando con tempi che sono comunque già strettissimi come abbiamo sentito dire oggi molte volte, mi sembra onestamente impossibile e aggiungo però che il tema della cassa è sicuramente un grosso problema oggi perché noi sul decreto aiuti oltre ad ottenere abbiamo anche il problema di vederci riconosciuti i soldi per le annualità 22, 23, 24, ancora le imprese aspettano 1 miliardo e 800 milioni di euro, di cui una parte relativi al 2022, quindi si pensi a quanti soldi le imprese hanno dovuto anticipare di tasca loro per mandare avanti i lavori, è molto preoccupante, sono stati fatti adesso per il primo e secondo trimestre 24 c'era una bella notarella in premessa che diceva che non essendoci la cassa non si sa quando il MIT pagherà questi soldi, ha inoltrato una richiesta al MEF, vedremo quando il MEF risponde, quindi la preoccupazione è alta anche su questo tema.

L'altra cosa che volevo collegare invece più strutturale sempre relativa al correttivo al codice riguarda la revisione prezzi, come Ance ci siamo battuti moltissimo su questa misura e siamo stati al tavolo con il Ministero per cercare di tradurre i principi dell'articolo 60 in qualcosa che potesse funzionare anche in Italia secondo le migliori esperienze internazionali. Perché si è chiarito che la soglia di attivazione del 5% non è solo una soglia ma anche un'alea e quindi il riconoscimento avverrà solo sull'eccedenza.

È stato indicato anche che, contrariamente a come si fa in tutto il resto del mondo, il picco zero, cioè il momento in cui scatterà la revisione, non è il momento in cui l'impresa fa la sua offerta economica, quindi la scadenza della presentazione dell'offerta economica della gara ma il provvedimento di aggiudicazione che può avvenire parecchio a valle, lasciando passare quindi un period, battendo anche su questo perché speravamo di essere riusciti a dare al nostro Paese un sistema funzionante per il futuro che possa poi permettere alle opere di andare avanti con meno intoppi e invece anche questo viene messo in questione per ragioni che francamente si fa fatica a condividere quindi queste sono due delle priorità che stiamo portando avanti adesso insieme a tante altre, in più ci sono tanti punti sul correttivo. Grazie.

Flavia Landolfi

Di Franco, come si scarica tutto questo sui lavoratori e visto che poi è stato evocato più volte nel nostro dibattito, i tempi del PNRR sono congrui secondo il vostro punto di vista?

Antonio Di Franco

No, i tempi del PNRR non sono congrui, soprattutto se non ci dovesse essere subito il correttivo, sarebbe sicuro che le opere finanziate del PNRR non si realizzano per varie questioni, ma io vorrei ritornare su un punto fondamentale che è collegato a quello che diceva il dottor Ghella. Noi quando chiediamo di rinnovare il contratto per riconoscere ai lavoratori il 17% di inflazione in questi anni in cui davvero non ha pagato nessuno, può dire che c'è qualcuno che non sta riconoscendo a loro un giusto salario, che anche è un elemento attrattivo, per noi fondamentale, ci dobbiamo capire in questo Paese, vogliamo ritornare alla storia che abbiamo visto negli anni precedenti delle riserve e di ingrossare gli studi legali o vogliamo mettere in campo strumenti che nel resto d'Europa, a partire dalla Francia, esistono, di ricalcolo automatico dei prezzi che poi generano qualità dell'impresa.

Oggi a me ha dato fastidio una cosa, qualcuno oggi ha detto, io sono anni che seguo l'infrastruttura, forse vent'anni, cioè io penso che il problema, se ci sono state ritardi nelle opere imprese non sono dovute né le imprese né i lavoratori, sono dovute spesso perché ci sono stati sbagliati i progetti, perché mancavano i finanziamenti, perché hanno costretto le aziende a liti e contenziosi. Io ho seguito l'ultimo cantiere della Salerno-Reggio Calabria, quello era un appalto che è stato iniziato, forse è andato in gara nel 2002, concede e vince nel 2011.

Questa è la storia di questo Paese. Cioè, quando parliamo dei tempi di attraversamento, di lungaggini procedurali, dobbiamo pure capire, abbiamo la volontà di mettere mano ai contenziosi nelle opere pubbliche, ma con serietà però. E soprattutto, siccome alle imprese e ai lavoratori chiedono di tutto. Allora, ragioniamo su un punto. Nel codice anche questo è stato affievolito.

Noi ci eravamo battuti insieme a Ance per dire che i costi al lavoro d'opera non devono essere ribassabili. Poi è intervenuta una sentenza, eccetera. Ma io dico una cosa, mettiamo al centro la qualità del Progetto, e in quella fase lì stabiliamo innanzitutto come si calcolano i costi della sicurezza. Io ho l'impressione che quando arrivano nella gara sono già sottostimati, quindi poi non mi puoi chiedere innovazione se a monte non è calcolata. Stabiliamo che i costi della manodopera non sono ripassabili e stabiliamo anche un'altra cosa, cioè le stazioni appartamenti in questo momento, fanno bene, stanno imponendo, e noi siamo d'accordo, protocolli di legalità a tutti. Se vogliamo che quella roba lì funzioni, dobbiamo trattarle con migliore sicurezza e con i costi alla monopola, mentre in fase di gara non ribassate gli obblighi e così creiamo qualità d'impresa e così le imprese possono sostenere delle questioni che secondo noi, secondo tutti voi, secondo me hanno la priorità.

E questo fa qualificazione, perché questi non sono elementi diversi da qualificare un'impresa, un'impresa che ha un protocollo di qualità che funziona e qualcuno glielo paga. Io dentro la Salerno -Reggio Calabria ha visto crescere tante imprese, cioè che quando avevano un appaltatore principale serio, non un contraente generale, come ne vediamo negli ultimi periodi, abbiamo due problemi diciamoci, da un lato spesso il committente che non paga, dall'altro qualche grossa impresa anche partecipata dallo Stato che diciamo raddoppia ulteriormente i

tempi di pagamento strozzando chi sta alla base e quindi costringendo qualche operatore economico a dire o me ne vado o devo sottostare a queste regole.

Anche queste sono delle distorsioni su cui dovremmo riflettere, però concludendo io penso che se si vogliono realizzare le opere pubbliche in un determinato modo e trattare questo pezzo di settore come industria, credo che questo sia un pezzo dell'industria, un pezzo importante. L'industria delle costruzioni rappresenta tutto insieme tra investimenti, valutazioni e tutto quello che si muove intorno, compresi i valori immobiliari aggiunti, il 25% del PIL, un quarto dell'economia italiana, quindi se si vuole trattare questo settore come industria e riconoscere alle imprese e lavoratori il fatto che hanno sulle spalle la crescita di questo paese negli anni futuri, si deve partire da quelle che sono le priorità e quindi è stato sbagliatissimo tornare indietro sul correttivo agli appalti, sul meccanismo di ricalcolo dei prezzi, è sbagliatissimo in questo momento non intervenire subito lo sono seriamente preoccupato, perché siccome l'amministrazione pubblica quando arriva, che noi in dicembre, sappiamo tutti come funzionano i cantieri, stavolta hanno anticipato, siamo a novembre e già siamo in quella dinamica lì, noi stiamo vedendo tanti operatori economici che stanno lasciando i cantieri infrastrutturali, che non ce la fanno a stare lì e qualche grande consorzio che rallenta. Quindi la preoccupazione c'è se non si interviene mettendo la liquidità, bisogna dire le cose come stanno, diciamo che noi abbiamo assistito, io seguo in particolare oltre alla sicurezza anche le grandi imprese, le grandi opere e quindi abbiamo assistito a gare che andavano deserte. Noi abbiamo la congruità della monadopera, bisognerebbe avere anche contenenza che un'opera deve essere congrua anche come base d'asta perché altrimenti le imprese giustamente non riescono nemmeno, non si presentano nemmeno a partecipare.

Il problema dell'Italia è che comunque se non si presentano imprese italiane non si presentano comunque altre imprese, noi abbiamo un sistema dal punto di vista della concorrenza abbastanza chiuso e devo dire che mi preoccupano un po' le parole e alcune dichiarazioni che ho già fatto il viceministro dicendo che dopo il 2026 dobbiamo sfruttare le esperienze in questo settore accumulato per andarci a cercare il lavoro fuori dalle tabelle. Questa per me già è una dichiarazione per dire finché ci sono i soldi del PNRR, tanti o pochi riusciremo a drenare, poi fate voi. In realtà quello che manca in questo Paese è una programmazione ma soprattutto delle politiche industriali perché se noi non consideriamo che l'edilizia è comunque un settore industriale e a differenza di altri settori viene sempre marginalizzato e nonostante il volano che rappresenta, nonostante poi i dati che ci dicono che ogni euro speso in questo settore poi in genere è un moltiplicatore, invece è sempre il fratello povero dell'industria di questo Paese e quindi io credo che se noi facciamo uno sforzo per dire che l'appalto deve essere congruo in fase di aggiudicazione e che lì dentro ci deve essere qualità noi sosteniamo effettivamente le imprese sane, garantiamo che il lavoro sia di qualità e garantiamo soprattutto che questo settore torni ad essere attrattivo e che non viva sempre inseguendo qualcosa, perché l'Italia si trova indietro, perché dopo la crisi che ha vissuto questo settore dal 2008 in poi, le grandi imprese erano andate

tutte in crisi, non si è ottenute dalla finanza italiana e quindi noi avevamo passato un periodo di crisi delle grandi imprese.

Quando è arrivato il provvedimento europeo noi eravamo in uno stato di desertificazione delle grandi imprese e dovevamo invece ripartire affrontando questa sfida. Sono state trovate soluzioni anche di contaminazione di pubblico e privato che noi abbiamo guardato con sospetto ma effettivamente sono state necessarie altrimenti noi oggi non avremmo mai nemmeno iniziato quel percorso, e il paradosso sarebbe andare incontro ad una crisi delle imprese strutturate proprio oggi che ci sono state risorse. Quindi noi dobbiamo evitare assolutamente questo, però per ritornare all'argomento della giornata di oggi, che è quello della sicurezza, non dobbiamo dimenticare che la sicurezza è anche qualità del lavoro, come si lavora aumentano gli infortuni in itinere; quindi, questo ci deve far riflettere su che tipo di lavoro fanno le persone e non è possibile che non abbiamo la possibilità di verificare le ore di lavoro. In tutti i settori l'orario di lavoro è certo e verificabile, Da noi ancora esiste questa impossibilità di dotarci di strumenti tecnologici che in qualche modo ci consentono di capire effettivamente anche le imprese alle quali noi subappaltiamo pezzi delle lavorazioni se quelle imprese rispettano il contratto e quindi rispettano anche soprattutto l'orario del lavoro. Quindi io credo che se noi facciamo un tavolo, noi parti sociali che rappresentiamo l'eccedenza e la parte strutturata del settore, noi in qualche modo facciamo un buon lavoro pro-governo, pro chi deve prendere decisioni, ma anche di indirizzo rispetto ai subappaltanti che utilizziamo e quindi facciamo da traino per un sistema di qualificazione a beneficio di tutti.

Flavia Landolfi

Ghella, a lei chiudere questa interessante tavola rotonda. Anche lei è preoccupato per il post 2026?

Federico Ghella

Diciamo che dovremmo essere un po' preoccupati se l'Europa si ferma. Di questo stiamo parlando. Noi dobbiamo considerare quello che avviene pure con la politica, non è che è fuori di dubbio che ci sono delle questioni che sono importanti. Abbiamo una nazione che tutto sommato non è messa bene dal punto di vista di risorse pubbliche perché c'è un debito elevato; quindi, è chiaro che qualche preoccupazione c'è, però io credo che oggi ci sia necessità di fare grandi investimenti. Ha detto bene quando dice che viene ripartito proprio per abbattere le emissioni, noi non eravamo pronti a dire la verità, tanto è vero che ci siamo presi l'onere come sindacato di trovare un accordo per accelerare e velocizzare le opere e questo è un atto di grande responsabilità che abbiamo fatto, sapendo pure, e questo forse dovrebbe essere uno dei problemi che dobbiamo superare, che non è possibile, mettiamo che in alcuni casi ci vogliono 4-5 anni per sistemare la progettazione, che poi non è manco di alta qualità, perché non abbiamo impostazioni di appartenenza, e li abbiamo rievocato in modo fortificato, l'ho visto a parte integrato, ma allo stesso tempo arriviamo con tempi lunghi già alla aggiudicazione di gare, con

progetti che quasi sono obsoleti, vogliamo fare la modernità e poi chiediamo che siano realizzati in tempi rapidissimi.

Questo non può essere nell'era della digitalizzazione perché possiamo accelerare tutte le procedure e renderle più efficaci anche perché questo permette di avere meno ristori. Io spero che questi punti si stiano qualificando, molte stazioni importanti, ma si punta sulla qualità, pure della presentazione pubblica che è privata.

Di questo oggi non ne parliamo, ma c'è un pezzo che riguarda la rigenerazione urbana che non è di poco conto, che dobbiamo pure considerare, che potrebbe essere pure un altro viatico per avere qualche altro finanziamento comunitario. Quindi questioni ce ne stanno in base. Io credo che dipenda molto da come l'Europa vuole affrontare o se fanno scelte diverse. Io sono fortemente convinto che la comunità europea possa rilanciarsi. In questi giorni mi stanno deludendo, devo dire la verità.

Mi stanno deludendo per tanti motivi. Non siamo riusciti a riconoscere forse nel Mediterraneo dove ci sono delle guerre sul fronte russo. Tra l'altro avevamo tentato di fare innovazioni, perché l'idea dell'auto elettrica, doveva essere perché noi avevamo della tecnologia superiore agli altri ed essere noi che venivamo emulati, ma i nostri tempi non sono consegnati a quelli cinesi, ci hanno surclassato la grande. Allora se non troviamo metodi diversi per accelerare questo non andremo da nessuna parte, perché gli standard qualitativi non bastano, noi vorremmo qualità e tempi lunghi.

Allora per concludere, perché se non lo facciamo io credo che il termine nuovo che dobbiamo coniare sia di competizione qualitativa, perché noi non abbiamo altra strada, o si va verso il basso o verso l'alto e dobbiamo capire come la portiamo avanti. E se vogliamo bene a tutto il sistema, alle imprese, alle opere che vengano di qualità, alla mano d'opera che sia altamente qualificata e ben remunerata, io credo che l'unica strada sia quella. Altrimenti andremo verso il basso. Non ci sono strade di mezzo di dire che rimaniamo fermi.

Noi stiamo forse fermi da troppo tempo. Allora dobbiamo ringuocarci un po' le maniche, tutti quanti, e capire, facendo sintesi pure in tempi rari, non con tempi vecchi, che se non viaggiamo alla velocità del nostro tempo saremo è un po' una macchina che va rimodellata e accelerata. Se fa questo, se no, bisogna capire che altre strade vanno scelte. Io credo che non sia una data drammatica, questo non ci credo, però ormai il modello, chiamiamolo così, non siamo tornati alla contrapposizione dei blocchi, ma quasi. Allora dobbiamo capire in quale modello stiamo e come vogliamo andare avanti, sapendo che tutto credo che ci sia ancora in Italia, rispetto pure ad altre realtà, un fermento dal punto di vista imprenditoriale che non si rileva in altri posti. Questo ci fa ben sperare.

Ma questo ci farà ben sperare se riusciamo ad aumentare poi i salari. Guardate, sono molto bassi e pure i muratori vanno a lavorare sull'arico calpino. Noi abbiamo perso molto, ma lo dovrà perché va a lavorare all'estero. Allora, cerchiamo di capire. Si può collaborare, cooperare, ma dobbiamo creare condizioni, redistribuire, perché la gente venga attratta in questi settori, perché, forse li attraiamo se pensiamo di fare una manovra di bassa qualità, perché qua

dovremmo considerarlo perché c'è gente che si autocertifica tutto con criteri che poi, voglio dire, non tengono conto, se si parla di sociale, non tiene conto della mano d'opera o del sindacato, io credo che siamo fuori rotta. Allora, cerchiamo di essere tutti un po' più coerenti rispetto a quello che diciamo e facciamo e forse otterremo grandi risultati.

Flavia Landolfi

Grazie, grazie a tutti, grazie per essere stati con noi. Io vi ringrazio, vi saluto. Grazie. Grazie. Non è finita, non ho aspettato un attimo, solo un minuto, un minuto solo perché c'è una chiusura doverosa, volevo invitare sul palco il Presidente Miceli per un saluto alla fine e alla conclusione di questa cavalcata tra termini così diversi. A conclusione della tavola rotonda, molta carne al fuoco, ci dica, ci diamo una battuta su questo.

Vito Miceli

Parto dalla tavola rotonda, con Di Franco che condivide il 95 per cento della relazione, se fosse il 100 per cento mi dovrei preoccupare, forse faccio un altro mestiere, questa cosa è molto facile. A parte la battuta, credo che sia stata una giornata molto interessante. Abbiamo posto dei quesiti, l'amministratore, dapprima il ministro Rizzi, poi l'amministratore delegato di RFI, hanno dato risposte a determinate ansie che ci attraversavano, che era il topo 2026.

Mi pare che il nostro settore dovrà continuare a correre anche dopo il 2026. Questa cosa ovviamente ci rende un po' tranquilli e soprattutto ci stimola a continuare quel potenziamento e quell'innalzamento del livello delle nostre imprese che stiamo portando avanti ormai da qualche anno.

Flavia landolfi

Siamo alla fine dell'anno quasi. Faccio un augurio alle imprese.

Vito Miceli

Siamo alla fine dell'anno, l'augurio è che abbiamo preso degli impegni e li dobbiamo mantenere per il 2025 e per il 2026. Cercheremo ovviamente di portare nelle nostre esperienze e nei nostri cantieri tutti quei consigli che anche la parte sindacale ci ha dato. Effettivamente siamo in un momento di pressione. Però questa pressione io non credo, a meno da quello che percepisco, che ha dei riflessi negativi sulla sicurezza.

Non mi risulta che nei nostri cantieri la fretta possa in qualche maniera incidere negativamente. Certo è che il tema fondamentale è che comunque noi abbiamo troppo poco tempo, forse, per poter realizzare quegli impegni che ci siamo assunti.

E questo tema credo che un tema di RFI dovrà affrontare, ma soprattutto dovrà affrontare con la politica, perché se viaggiano i treni noi non lavoriamo. Per cui allargare gli spazi interruttivi durante la notte sicuramente ci aiuta a tranquillizzare e ad aumentare inevitabilmente anche la sicurezza, quindi l'augurio è che questo avvenga.

Grazie

Approfondimenti tecnici supportati con presentazioni digitali

intervengono

Ing. Valerio Giovine Segretario Generale del CIFI

Ing. Valerio Andreozzi *“Sistemi di ancoraggio in ambito ferroviario”*

Ing. Martina Argeri e Ing. Marco Quaini *“Soluzioni integrate per il consolidamento di strutture esistenti”*

Ing Andrea Di Maio *“La protezione dei cantieri ferroviari”*

modera **Lucilla Vazza**

Lucilla Vazza

Buon Pomeriggio, sta per iniziare il convegno di approfondimento a cura del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, abbiamo un momento di approfondimento che sarà valido per il rilascio dei crediti formativi nei percorsi di sviluppo all'interno del cantiere ferroviario. Chiamo sul palco il Segretario Generale del Cifi l'ingegner Valerio Giovine.

Valerio Giovine

Inizierei augurando a tutti buon pomeriggio e ringraziando Anceferr per l'organizzazione di questa che è stata l'Assemblea dei Soci che adesso diventa un convegno con un approfondimento specifico da parte di alcuni soci dell'Associazione, ma anche anche soci collettivi perché Cifi ha collaborato per portar e avanti con molto piacere questo evento la cultura ferroviaria e riteniamo che uno dei momenti fondati e quello di trasmette informazioni e conoscenze anche sulle singole novità, sui singoli prodotti dei nostri soci collettivi, aziende che sono con noi e che operano nel settore ferroviario.

Noi ci stiamo impegnando in questa attività, e ci impegniamo da 125 anni, tra due giorni il Cifi compirà 125 anni, perché è un'associazione no-profit nata nel 1899, e dobbiamo dire che al di là delle manifestazioni, quindi convegni, visite tecniche, seminari con testi finali per quanto riguarda l'assegnazione di crediti, noi abbiamo attraverso la nostra società di servizi che si chiama Cifi Servizi, anche tutta un'attività che riguarda dai corsi formativi, che sono corsi di base, anche questi nascono con la logica di trasmettere cultura, di offrire corsi, tendenzialmente ai soci collettivi, ma anche ai soci individuali che sono all'esterno in tutte quelle informazioni di base che servono per completare la visione di sistema che tutti i sistemi di trasporto hanno, ma in particolare quello che il sistema ferroviario richiede, che è composto da più strutture, più entità, sappiamo benissimo che al di là delle divisioni di identità tra gestioni delle infrastrutture e veicoli ferroviari, quindi imprese di trasporto, c'è sempre stata questa doppia componente ruota-rotai,

e con tutti i sistemi ad essa collegati, quindi a tutte le organizzazioni legate al segnalamento, legate all'organizzazione della circolazione, legate alla manutenzione, io dico anche alla dismissione che è una cosa che in questo periodo si sta curando poco, anche quando si parla di veicoli che sono tutti verdi perché il 97% sono riciclabili, bisogna sempre distinguere quanto è fatto con materiale riciclato e quanto potrà essere riciclato nel momento della dismissione, questo è qualcosa che soprattutto nell'ultimo periodo si è un po' abbandonato nella cultura nazionale, ma anche nella cultura ferroviaria dove c'era sempre il riuso delle aree. Noi abbiamo fatto il riuso di alcune aree dismesse, non siamo ancora bravissimi come italiano, non come ferrovieri nel rimettere in circolo degli elementi che non sono più utilizzabili per lo specifico fine ferroviario, diciamo che in ferrovia si fa, negli altri settori un po' meno. L'importante proprio per fare questa cosa e dare una visione di sistema a tutti coloro che ne necessitano, appunto, Cifi Servizi si occupa di queste cose e anche con Anceferr, stiamo cercando di mettere insieme delle attività formative che possono essere dei punti per i nostri associati collettivi, ma in generale per tutte le imprese e le società che operano nell'ambito del trasporto ferroviario e dei trasporti in generale.

Questo seminario di approfondimento di fatto, poi vi verrà illustrato più in dettaglio da chi modererà la sessione, da uno spaccato, permette di avere delle conoscenze su tre temi specifici in base a novità, o comunque a servizi che sono messi a disposizione, come Hilti, Asicaf e altro che verranno a indicare, e quindi, a fornire quelle che sono informazioni e conoscenze su specifici elementi.

È un momento importante, perché rappresenta il momento applicativo e quindi va connesso nel mondo, nel sistema che Anceferr soprattutto il presidente ha illustrato, con tutte le problematiche e le difficoltà del momento che sono quelle che poi dovranno poi trovare compimento attraverso le applicazioni di questi mezzi.

Io ringrazio per questa possibilità che è stata offerta a Cifi, che abbiamo concordato con Anceferr per dare questa dimostrazione e direi che si possa dare inizio a questa sessione invitando i relatori, e ringrazio voi.

Lucilla Vazza

Grazie ingegner Giovine, il segretario ha ben illustrato quale è la finalità di questo pomeriggio di approfondimento che ci da l'occasione di fare il punto sull'innovazione.

Gli interventi tecnici con presentazioni digitali che possono essere visionati sul sito web di Anceferr all'indirizzo:

<https://www.youtube.com/watch?v=ry48CSCBX8A>

(dal minuto 4:53:33 al minuto 5:23:40)

Ing. Valerio Andreozzi *“Sistemi di ancoraggio in ambito ferroviario “*

(dal minuto 4:53:33 al minuto 5:23:40)

Ing. Martina Argeri e Ing. Marco Quaini *“Soluzioni integrate per il consolidamento di strutture esistenti: dai calcestruzzi leggeri ai sistemi compositi fibrorinforzati”*

(dal minuto 6:06:02 al minuto 6:29:10)

Ing. Andrea Di Maio *“La protezione dei cantieri ferroviari: quadro normativo -tecnologie ed esempi applicativi “*

RASSEGNA STAMPA



Indice dei contenuti

Data	Testata	Titolo	Pag
15/11/2024	GAZZETTA DEL SUD	Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr boccia la patente a punti di REDAZIONE	3
15/11/2024	GIORNALE DI SICILIA	Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr boccia la patente a punti di REDAZIONE	4
15/11/2024	NOTIZIA GIORNALE	Investimenti anche dopo il Pnrr di D. C.	5
15/11/2024	NT ENTI LOCALI & EDILIZIA	Patente a crediti: Miceli (Anceferr): Ance obbligo gestionale che incide poco sulla sicurezza di REDAZIONE	6
15/11/2024	QUOTIDIANO NAZIONALE	«Centrati tutti gli obiettivi del Pnrr» Strisciuglio: spesi oltre 10 miliardi di REDAZIONE	7
15/11/2024	SOLE 24 ORE	Pnrr, le imprese ferroviarie: «Investire anche dopo il 2026» di Marco Morino	8
19/11/2024	GIORNALE DI SICILIA	Patente per i cantieri, decollano i corsi di REDAZIONE	9
19/11/2024	GIORNALE DI SICILIA	AGGIORNATO - Patente per i cantieri, decollano i corsi di REDAZIONE	11
20/11/2024	AVVISATORE MARITTIMO	Anceferr: «Spinta dal Pnrr ma occorre prepararsi al dopo per l'edilizia ferroviaria» di Alberto Ghiara	13
26/11/2024	MATTINO	Il ?tesoro? della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti ?Tesoro? Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di Lorenzo Calò	15
26/11/2024	MATTINO	Il ?tesoro? della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti ?Tesoro? Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di Lorenzo Calò	18
26/11/2024	MATTINO	AGGIORNATO - Il ?tesoro? della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti ?Tesoro? Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di Lorenzo Calò	21

Il punto sui lavori in corso e una presa di posizione che sferza l'esecutivo: «La sicurezza si ottiene attraverso le verifiche»

Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr bocchia la patente a punti

ROMA

I costruttori edili ferroviari demoliscono la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri. Vengono, però, rassicurati che per le imprese del settore ci sarà vita oltre il Pnrr.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del

settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega.

Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr» perché «rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora». E su questo una prima rassicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiro Strisciuglio, nel suo intervento. Questo «ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro», la replica di Miceli.

Sempre Strisciuglio ha poi messo in chiaro che Rfi ha «centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr», spiegando che «abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr e abbiamo speso più di

10 miliardi del circa 22 previsti dal Pnrr». Quindi «siamo assolutamente in moto con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr», scandisce.

«Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti, abbiamo buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia e che ha problemi di vario tipo», aggiunge il viceministro dei trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi.



Opere ferroviarie Sono 400 i cantieri attivati grazie ai fondi del Pnrr



Il punto sui lavori in corso e una presa di posizione che sferza l'esecutivo: «La sicurezza si ottiene attraverso le verifiche»

Rfi rassicura sui cantieri oltre il Pnrr, l'Anceferr bocchia la patente a punti

ROMA

I costruttori edili ferroviari demoliscono la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri. Vengono, però, rassicurati che per le imprese del settore ci sarà vita oltre il Pnrr.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del

settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega.

Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr» perché «rischio di veder vanificati gli sforzi fatti finora». E su questo una prima rassicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiro Strisciuglio, nel suo intervento. Questo «ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro», la replica di Miceli.

Sempre Strisciuglio ha poi messo in chiaro che Rfi ha «centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr», spiegando che «abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr e abbiamo speso più di

10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr». Quindi «siamo assolutamente in moto con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr», scandisce.

«Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti, abbiamo buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia e che ha problemi di vario tipo», aggiunge il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi.



Opere ferroviarie Sono 400 i cantieri attivati grazie ai fondi del Pnrr



Investimenti anche dopo il Pnrr

Tutti gli obiettivi del Pnrr sono stati centrati e gli investimenti proseguiranno anche dopo il 2026. Ad assicurarlo, parlando del Gruppo FS, è l'amministratore delegato di RFI, **Gianpiero Strisciuglio**. Durante il suo intervento nel corso dell'assemblea Ancefer, incentrata proprio sull'infrastruttura ferroviaria e sul Pnrr, Strisciuglio ha spiegato che quest'anno per la rete ferroviaria italiana sono stati raggiunti investimenti record per nove miliardi, il doppio rispetto al pre-Covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. Partiamo da quanto successo finora: nell'ambito del Pnrr, ha affermato, "abbiamo centrato tutti gli obiettivi previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 pre-

visti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima". Come detto, l'intenzione è di proseguire anche oltre il 2026 con il "rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità". RFI, viene spiegato, sta investendo in manutenzione e innovazione, con "circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete", ha aggiunto l'ad. Infine, un focus sulla sicurezza nei cantieri: "L'obiettivo principa-

le è garantire la massima sicurezza delle persone che lavorano nei nostri cantieri, su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore", ha concluso Strisciuglio.

D.C.

Oltre il Piano

RFI annuncia di aver centrato tutti gli obiettivi e rilancia il rinnovo delle infrastrutture dopo il 2026



Imprese

Patente a crediti: Miceli (Anceferr): obbligo gestionale che incide poco sulla sicurezza

Per i costruttori di infrastrutture ferroviarie dell'Ance la novità è «un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità con una successiva rintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione»

di M.Fr.

14 Novembre 2024

«È urgente far crescere e innovare il settore e non ci si può limitare ai contenuti del recente decreto 19/2024, che ha introdotto la patente a punti, in vigore dal 1° ottobre. Un dispositivo che, in questa fase, sembra sollevare una serie di criticità e ben poca innovazione». Il presidente di Anceferr, Vito Miceli, parlando all'assemblea annuale dei costruttori di reti ferroviarie aderenti all'Ance, bocchia senza mezzi termini la patente a crediti, soprattutto per la distanza tra l'obiettivo iniziale di qualificare le imprese e l'esito normativo che, secondo i costruttori ferroviari dell'Ance, ha prodotto «un sistema che poco incide o inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili» e che «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva rintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione».

Miceli evidenzia anche quello che definisce un paradosso: da una parte le imprese con la Soa dalla III classifica in su sono esentate, dall'altra parte «le imprese escluse dal sistema patente devono, in caso di subappalti, verificare che tutte le altre imprese coinvolte – di pari o inferiore qualificazione – siano in possesso della patente a punti o abbiano una Soa adeguata». Si tratta di «un aggravio ingiustificabile per le imprese più qualificate, perché di fatto svolgeranno un ruolo di vigilanza e controllo sulla regolarità operativa di terze parti. Siamo di fronte all'introduzione di un nuovo obbligo gestionale basato su carte e documentazioni formali, per cui ci dovremo attrezzare con appositi uffici e l'impiego di personale dedicato». Ancora: «È nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza, e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici dove il controllo delle regole è già stringente. Intervenedo all'assemblea Anceferr, l'ad di Rete ferroviaria italiana Gianpiero Strisciuglio ha sottolineato che gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del gruppo Fs non si limitano al Piano nazionale di ripresa e resilienza. «L'obiettivo – ha detto – è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità». La dichiarazione è stata apprezzata dai costruttori: «La risposta positiva di Gianpiero Strisciuglio, alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro - ha replicato Miceli -: dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione».



Rfi

**«Centrati tutti gli obiettivi del Pnrr»
Strisciuglio: spesi oltre 10 miliardi**

«Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr, questa è la realtà: abbiamo circa 400 cantieri attivi e speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti. Stiamo realizzando infrastrutture e opere mai viste prima». Lo ha detto l'ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio (in foto), ad Anceferr.



Pnrr, le imprese ferroviarie: «Investire anche dopo il 2026»

Assemblea Anceferr. Il presidente Miceli: «Evitare che l'enorme potenziale creato vada disperso» Ghella (Ance): «Senza la proroga degli incentivi contro il caro materiali lo stop ai lavori sarà certo»

Marco Morino

Avanti con il potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026. Lo chiedono le imprese. E Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs) garantisce che continuerà a investire anche oltre la fatidica scadenza del Pnrr. Infrastruttura ferroviaria e Piano nazionale di ripresa e resilienza sono stati al centro, ieri, dell'assemblea annuale di Anceferr, l'associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria. Dice Vito Miceli, presidente Anceferr: «Cosa succederà alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo del 2026. Serve un orizzonte chiaro per il futuro. Siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione». Poi Miceli, nella sua relazione, elenca le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e, al Governo, la sollecitazione sulla proroga delle misure per il caro

materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza la quale sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021.

L'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, presente in assemblea, risponde subito: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi previsti e speso più di 10 miliardi dei circa 22 assegnati dal Pnrr per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima. L'obiettivo è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità». E ancora: «Rfi spende circa tre miliardi l'anno di manutenzione straordinaria - prosegue Strisciuglio - e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete». Per quanto attiene al capitolo sicurezza, per il numero uno di Rfi «la priorità è garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri: su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze».

Il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, anch'egli presente all'assemblea di Anceferr, si spinge oltre: «Garantiremo la prosecuzione dei lavori almeno fino al 2030/2032, anni in cui pensiamo di poter completare tutta la rete core del sistema nazionale, unendo i principali punti del Paese ai valichi alpini, in particolare Bren-

nero e Tav Torino-Lione. Oggi nelle ferrovie c'è tensione, ma poi il settore ne godrà per i prossimi 15-20 anni, in termini di credibilità e reputazione».

Sulla questione del caro materiali interviene, sempre dal palco dell'assemblea di Anceferr, il vicepresidente di Ance (l'associazione nazionale dei costruttori edili), Federico Ghella: «Siamo a un mese e mezzo dalla scadenza della misura contro il caro materiali e non sappiamo se il primo gennaio i nostri cantieri saranno in grado di operare oppure no. Senza una proroga - avvisa Ghella - il blocco dei cantieri non è un rischio, è una certezza. Le più importanti opere del Pnrr senza ristori non saranno in grado di procedere. Non avere certezza di queste risorse ci preoccupa. Senza contare che oltre alla proroga, le imprese hanno il problema di vedersi riconosciuti i ristori degli anni passati. Aspettiamo ancora 1,8 miliardi. Anche in tema revisione prezzi ci siamo spesi lavorando al tavolo con il ministero, ma nel correttivo si è fatto un passo indietro», conclude il vicepresidente Ance.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Strisciuglio (Rfi):
«Andremo avanti. Tra gli obiettivi, garantire la massima sicurezza nei nostri cantieri»



Sostenibili.

Il nuovo intercitty ibrido di Trenitalia a tripla alimentazione (elettrica, diesel e a batteria) consentirà di ridurre le emissioni di CO2 dell'83% rispetto agli attuali treni a motore diesel



Sono già più di 400 mila le imprese che hanno chiesto la nuova autorizzazioni a punti, soprattutto nel settore edile

Patente per i cantieri, decollano i corsi

Sono già più 400 mila le imprese che lavorano soprattutto nei cantieri edili e che in meno di due settimane hanno chiesto la patente a punti. E con questo strumento "è finito il tempo dei furbetti". E' quanto ha affermato la ministra del Lavoro Marina Calderone nei giorni scorsi in occasione della 74esima Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro organizzata dall'Anmil. La ministra ha annunciato anche un'azione ispettiva specifica che è in corso per "verificare quelli che sono gli attestati che vengono consegnati quando bisogna esibire la prova dell'avvenuta formazione sulla sicurezza. Abbiamo ancora tantissimo lavoro da fare", ha detto sostenendo la necessità anche di aggiornare la normativa sulla sicurezza che non rispecchia ora un mondo del lavoro profondamente cambiato.

Analoga situazione per la sicurezza riguarda le imprese al lavoro nel comparto agricolo, dove spesso avvengono incidenti durante l'uso di trattori e macchinari. «Chi agisce senza garantire sicurezza del lavoro all'interno della propria impresa deve essere penalizzato in maniera più forte possibile»: lo ha detto infatti il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida a margine di un convegno di Confagricoltura sulla sicurezza sul lavoro. Il ministro ha anche evidenziato gli sforzi normativi in atto per «non far cadere tutti i costi della prevenzione a carico dell'impresa». «Questo governo - ha ricordato - ha stanziato molti fondi sul tema, da ul-

timo il bando dedicato all'acquisto di macchinari più sicuri e fondi Pnrr per la formazione delle forze di lavoro, anche per i lavoratori che arrivano da fuori». Per Lollobrigida «non esiste distinzione di nazionalità tra lavoratori e tutti devono avere gli stessi diritti. Noi lavoriamo a 360 gradi insieme alle forze sindacali e alle rappresentanze delle organizzazioni territoriali, perché insieme si riesce a contrastare il caporalato e dobbiamo avere la tendenza - ha ribadito - a cancellare ogni forma di sfruttamento e ogni forma di irregolarità all'interno del mondo del lavoro».

Vanno però facilitati gli ingressi regolari dei migranti: «Se un ragazzo straniero - ha detto Lollobrigida - che impara una professione, impara l'italiano e impara anche le nostre regole di sicurezza è non solo ben accetto, ma deve essere incentivato a venire qui. Poi sceglierà se restare o se tornare invece in patria per crescere l'economia di quel Paese, ma è una risorsa. E oggi la via di accesso non deve essere come qualcuno spera il barcone, con rischi eccezionali per chi vi sale, e ricadute ovviamente di non integrazione».

Ma le difficoltà per il decollo definitivo della patente a punti non mancano. Pochi giorni fa sono intervenuti i costruttori edili ferroviari con forti critiche appunto per la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza

nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega. Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30 mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr». E su questo una prima assicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio.

Ancora più pressante la necessità della formazione sui luoghi di lavoro per reintegrare le penalizzazioni delle ditte





Antincendio. Nuove norme in vigore per le strutture turistiche



Sono già più di 400 mila le imprese che hanno chiesto la nuova autorizzazioni a punti, soprattutto nel settore edile

Patente per i cantieri, decollano i corsi

Sono già più 400 mila le imprese che lavorano soprattutto nei cantieri edili e che in meno di due settimane hanno chiesto la patente a punti. E con questo strumento "è finito il tempo dei furbetti". E' quanto ha affermato la ministra del Lavoro Marina Calderone nei giorni scorsi in occasione della 74esima Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro organizzata dall'Anmil. La ministra ha annunciato anche un'azione ispettiva specifica che è in corso per "verificare quelli che sono gli attestati che vengono consegnati quando bisogna esibire la prova dell'avvenuta formazione sulla sicurezza. Abbiamo ancora tantissimo lavoro da fare", ha detto sostenendo la necessità anche di aggiornare la normativa sulla sicurezza che non rispecchia ora un mondo del lavoro profondamente cambiato.

Analoga situazione per la sicurezza riguarda le imprese al lavoro nel comparto agricolo, dove spesso avvengono incidenti durante l'uso di trattori e macchinari. «Chi agisce senza garantire sicurezza del lavoro all'interno della propria impresa deve essere penalizzato in maniera più forte possibile»: lo ha detto infatti il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida a margine di un convegno di Confagricoltura sulla sicurezza sul lavoro. Il ministro ha anche evidenziato gli sforzi normativi in atto per «non far cadere tutti i costi della prevenzione a carico dell'impresa. «Questo governo - ha ricordato - ha stanziato molti fondi sul tema, da ul-

timo il bando dedicato all'acquisto di macchinari più sicuri e fondi Pnrr per la formazione delle forze di lavoro, anche per i lavoratori che arrivano da fuori». Per Lollobrigida «non esiste distinzione di nazionalità tra lavoratori e tutti devono avere gli stessi diritti. Noi lavoriamo a 360 gradi insieme alle forze sindacali e alle rappresentanze delle organizzazioni territoriali, perché insieme si riesce a contrastare il caporalato e dobbiamo avere la tendenza - ha ribadito - a cancellare ogni forma di sfruttamento e ogni forma di irregolarità all'interno del mondo del lavoro».

Vanno però facilitati gli ingressi regolari dei migranti: «Se un ragazzo straniero - ha detto Lollobrigida - che impara una professione, impara l'italiano e impara anche le nostre regole di sicurezza è non solo ben accetto, ma deve essere incentivato a venire qui. Poi sceglierà se restare o se tornare invece in patria per crescere l'economia di quel Paese, ma è una risorsa. E oggi la via di accesso non deve essere come qualcuno spera il barcone, con rischi eccezionali per chi vi sale, e ricadute ovviamente di non integrazione».

Ma le difficoltà per il decollo definitivo della patente a punti non mancano. Pochi giorni fa sono intervenuti i costruttori edili ferroviari con forti critiche appunto per la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri.

«La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza

nei cantieri edili», afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che «è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici». Alla fine «si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione», sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di «far emergere le criticità» del settore edile, attraverso, per esempio, un «sistema di verifiche» sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega. Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30 mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a «pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr». E su questo una prima assicurazione arriva direttamente da Rfi. «La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni», dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio.

Ancora più pressante la necessità della formazione sui luoghi di lavoro per reintegrare le penalizzazioni delle ditte





L'INCONTRO

Anceferr: «Spinta dal Pnrr ma occorre prepararsi al dopo per l'edilizia ferroviaria»

Appello del presidente Miceli: «Chiediamo alle istituzioni di pianificare una strategia che vada oltre il traguardo 2026»

ALBERTO GIHARA

GENOVA. Il Pnrr sta dando un forte impulso alle infrastrutture in Italia, ma le imprese edili attive sui cantieri si stanno già preparando al dopo, quando i fondi non alimenteranno più il motore produttivo. Se n'è parlato all'assemblea annuale di Anceferr, l'associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria, presieduta da Vito Miceli.

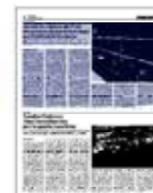
"Cosa succederà - ha detto Miceli - alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo 2026. Un orizzonte chiaro per il futuro e siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo". Nella sua relazione Miceli ha evidenziato le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e al Governo la sollecitazione sulla proroga delle misure

per il caro materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza cui sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021. Il presidente Miceli ha dichiarato a fine mattinata: "La risposta positiva dell'ad Strisciuglio alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione". All'evento hanno preso parte il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il giudice emerito della Consulta, Sabino Cassese, l'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana, Gianpiero Strisciuglio.

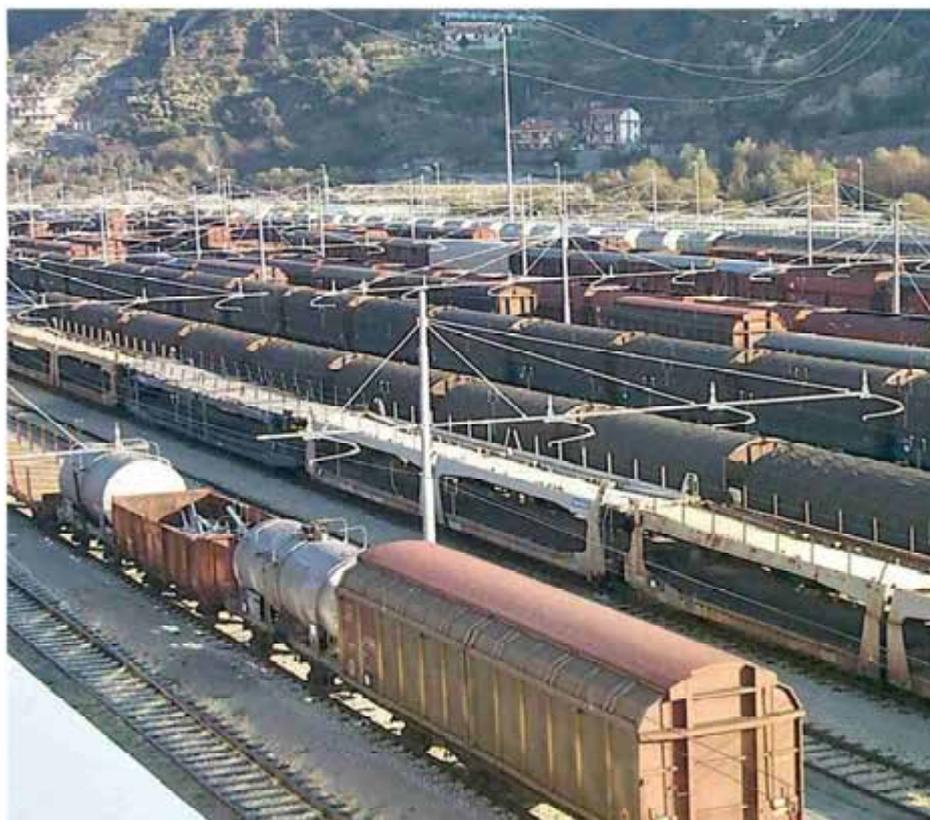
"Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti", ha chiarito il viceministro Rixi. "Buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria - ha aggiunto - è vecchia e ha problemi di vario tipo. In un territorio come il nostro, geologicamente e morfologicamente complesso, il costo medio di una ferrovia è molto più alto che in altri Paesi. L'aumento dei costi delle materie prime è un tema che colpisce anche questo settore. Oggi l'Italia sta passando da una fase di manutenzione della rete a una forte riorganizzazione per affrontare le sfide del futuro".

Entrano nel merito dell'andamento del Pnrr le parole dell'ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio: "Rfi ha un ruolo centrale nell'attuazione del Pnrr, con interventi per circa 22 miliardi di euro. Possiamo affermare con soddisfazione che oltre l'83% di questi fondi è già stato impegnato in progetti che riguardano sia la costruzione di nuove opere sia il potenziamento dell'infrastruttura esistente. Stiamo rispettando le scadenze previste, devo dire anche grazie alla tenuta delle persone di Rfi e delle tante imprese che ogni giorno, insieme a noi, danno un contributo decisivo al cambiamento del Paese", ha evidenziato "La realizzazione delle infrastrutture - ha detto Sabino Cassese, giudice emerito della Corte Costituzionale, intervistato in merito all'uscita del suo ultimo volume, 'Varcare le frontiere' - è il risultato della capacità amministrativa dello Stato. Le democrazie mature devono curare una pluralità di interessi in conflitto tra di loro e questo richiede capacità di gestire la complessità. E per gestire la complessità bisogna essere capaci di 'varcare le frontiere'".

"Con i numeri in crescita, l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impe-



gnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese. Realtà strutturate e qualificate che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale", sottolinea Miceli.



Studio Svimez-Rfi. L'ad: tracciamo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno

Il "tesoro" della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti

«L'intervento mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Sud»

Lorenzo Calò

Studio Svimez-Rfi sulla nuova Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di valore aggiunto. L'ad Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Sud».

A pag. 2

"Tesoro" Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro

►Studio Svimez-Rfi sulla nuova infrastruttura ferroviaria Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Mezzogiorno»

GLI SCENARI

Lorenzo Calò

Non c'è solo il ponte sullo Stretto. Tra gli interventi infrastrutturali da cui passeranno le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno l'Alta velocità-Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari co-

stituisce una delle voci di maggiore impatto. Lo certifica lo studio Svimez-Rfi secondo il quale, una volta a regime, la nuova tratta determinerà un valore aggiunto pari a 4,4 miliardi di euro e 62mila posti di lavoro come ricaduta in termini economici. L'analisi è parte integrante del

Rapporto Svimez «Economia e società del Mezzogiorno-Competitività e coesione: il tempo delle politiche» che sarà presentato ufficialmente domani a Roma. «Con la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari - ha detto l'ad e direttore generale Rfi Gianpiero Strisciuglio - traccia-



mo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno. L'impegno di Rfi è teso a cambiare le abitudini di mobilità e a dare un impulso decisivo per le econo-

mie locali. Un valore che si concretizza non solo nella creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche nella spinta allo shift modale in linea con gli obiettivi climatici europei». Un investimento, insomma, di oltre 6 miliardi di euro che si conferma quale asset strategico nel piano di Fs per la modernizzazione della rete infrastrutturale e nella velocizzazione dei collegamenti. «L'analisi svolta in collaborazione con Rfi - ha evidenziato Luca Bianchi, direttore generale Svimex - fa emergere il potenziale trasformativo di un intervento che mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Mezzogiorno. Questi progetti contribuiscono a un nuovo modello di sviluppo, in grado di coniugare crescita dei territori, valorizzazione delle competenze e sostenibilità». E che la voce infrastrutture costituisca uno degli elementi qualificanti della capacità operativa, gestionale e di programmazione del Paese lo ha ribadito solo qualche giorno fa lo stesso ad di Rfi parlando all'assemblea di Anceffr: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr - ha detto Strisciuglio, da maggio 2023 alla guida della controllata Fs - Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr».

LE CIFRE

Nel dettaglio, la nuova linea Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, dall'investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre 3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a 4,4 miliardi, con un impatto occupazionale di 62mila addetti. I settori maggiormente

interessati sono l'ingegneria civile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fabbricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso. Il programma di investimenti prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Foggia, con maggiore capacità di trasporto e velocità di 200-250 km/h, che

consentirà una riduzione significativa dei tempi di percorrenza per i viaggiatori: due ore tra Napoli e Bari, tre ore tra Roma e Bari e quattro ore tra Roma e Lecce/Taranto. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2028. In conseguenza dello shift modale, si stima una riduzione delle emissioni medie annue di circa 4,4 milioni tonnellate di CO₂, equivalenti alle emissioni di 638mila camion che oggi percorrono la tratta Napoli-Bari: insomma, una rivoluzione nelle direttrici di collegamento oggi ancora troppo sbilanciate sul sistema stradale su gomma. Per le merci sarà inoltre migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire cioè entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050.

L'HUB HIRPINIA

Uno dei punti di forza del progetto riguarda la realizzazione di un Hub specifico nelle aree interne tra Campania e Puglia: la stazione Hirpinia, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita - qualificata come Zes - e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea Av/Ac si connette con la rete autostradale (casello dell'A16 di Grottaminarda) lungo il corridoio definito «ScanMed» (Scandinavo-Mediterraneo) che nella strategia europea Ten-T (Trans Euro-

pean Network-transport) è ritenuto fondamentale per lo sviluppo delle direttrici Tirrenica e Adriatica oltre che delle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi Pnrr, tempo previsto per il completamento entro il 2030.

LE TRASVERSALI

Ed è proprio il tema dello sviluppo degli assi trasversali a costituire uno dei punti qualificanti della strategia di ammodernamento su cui è concentrata l'attenzione di Rfi, società della galassia Fs. Le trasversali sono linee che collegano le regioni in direzione diagonale, migliorando la connettività e riducendo i tempi di viaggio. Alcune delle principali rotte, oltre alla Napoli-Bari sono la Roma-Ancona (obiettivo tempo di percorrenza 2 ore e 30 minuti); la Roma-Pescara (circa 80 minuti); la cosiddetta Pontremolese tra Parma-La Spezia. Gli investimenti per il potenziamento delle trasversali ferroviarie sono significativi e provengono da diverse fonti. Uno dei principali canali di finanziamento è il Pnrr che ha assegnato 23,8 miliardi di euro per vari progetti ferroviari, incluse nuove trasversali come Orte-Falconara e Roma-Pescara. Inoltre, la capofila Fs guidata dall'ad Stefano Donnarumma ha recentemente ottenuto 350 milioni di euro di risorse da cinque istituti di credito per coprire investimenti a medio-lungo termine. Il prossimo 12 dicembre la presentazione del piano strategico del gruppo 2025-2029.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PROCEDE IL LAVORO
NEI CANTIERI
ENTRO IL 2028
PREVISTO
IL COMPLETAMENTO
DELL'OPERA**



La scheda



- COMPLETAMENTO **2028**
- TRATTA **145 KM**
- VELOCITÀ MASSIMA **200-250 KM/H**

COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO
Roberto Pagone



Gianpiero Strisciuglio, Ad Rfi



WITHUS

Studio Svimez-Rfi. L'ad: tracciamo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno

Il "tesoro" della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti

«L'intervento mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Sud»

Lorenzo Calò

Studio Svimez-Rfi sulla nuova Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di valore aggiunto. L'ad Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Sud».

A pag. 2

"Tesoro" Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro

►Studio Svimez-Rfi sulla nuova infrastruttura ferroviaria Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Mezzogiorno»

GLI SCENARI

Lorenzo Calò

Non c'è solo il ponte sullo Stretto. Tra gli interventi infrastrutturali da cui passeranno le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno l'Alta velocità-Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari co-

stituisce una delle voci di maggiore impatto. Lo certifica lo studio Svimez-Rfi secondo il quale, una volta a regime, la nuova tratta determinerà un valore aggiunto pari a 4,4 miliardi di euro e 62mila posti di lavoro come ricaduta in termini economici. L'analisi è parte integrante del

Rapporto Svimez «Economia e società del Mezzogiorno-Competitività e coesione: il tempo delle politiche» che sarà presentato ufficialmente domani a Roma. «Con la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari - ha detto l'ad e direttore generale Rfi Gianpiero Strisciuglio - traccia-



mo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno. L'impegno di Rfi è teso a cambiare le abitudini di mobilità e a dare un impulso decisivo per le economie locali. Un valore che si concretizza non solo nella creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche nella spinta allo shift modale in linea con gli obiettivi climatici europei». Un investimento, insomma, di oltre 6 miliardi di euro che si conferma quale asset strategico nel piano di Fs per la modernizzazione della rete infrastrutturale e nella velocizzazione dei collegamenti. «L'analisi svolta in collaborazione con Rfi - ha evidenziato Luca Bianchi, direttore generale Svim - fa emergere il potenziale trasformativo di un intervento che mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Mezzogiorno. Questi progetti contribuiscono a un nuovo modello di sviluppo, in grado di coniugare crescita dei territori, valorizzazione delle competenze e sostenibilità». E che la voce infrastrutture costituisca uno degli elementi qualificanti della capacità operativa, gestionale e di programmazione del Paese lo ha ribadito solo qualche giorno fa lo stesso ad di Rfi parlando all'assemblea di Ancefferr: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr - ha detto Strisciuglio, da maggio 2023 alla guida della controllata Fs - Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr».

LE CIFRE

Nel dettaglio, la nuova linea Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, dall'investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre 3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a 4,4 miliardi, con un impatto occupazionale di 62mila addetti. I settori maggiormente interessati sono l'ingegneria ci-

vile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fab-

bricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso. Il programma di investimenti prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Bari, con maggiore capacità di trasporto e velocità di 200-250 km/h, che

consentirà una riduzione significativa dei tempi di percorrenza per i viaggiatori: due ore tra Napoli e Bari, tre ore tra Roma e Bari e quattro ore tra Roma e Lecce/Taranto. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2028. In conseguenza dello shift modale, si stima una riduzione delle emissioni medie annue di circa 141mila tonnellate di Co2, equivalenti alle emissioni di 638mila camion che oggi percorrono la tratta Napoli-Bari: insomma, una rivoluzione nelle direttrici di collegamento oggi ancora troppo sbilanciate sul sistema stradale su gomma. Per le merci sarà inoltre migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire cioè entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050.

L'HUB HIRPINIA

Uno dei punti di forza del progetto riguarda la realizzazione di un Hub specifico nelle aree interne tra Campania e Puglia: la stazione Hirpinia, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita - qualificata come Zes - e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea Av/Ac si connette con la rete autostradale (casello dell'A16 di Grottamarda) lungo il corridoio definito «ScanMed» (Scandinavo-Mediterraneo) che nella strategia europea Ten-T (Trans Euro-

pean Network-transport) è ritenuto fondamentale per lo sviluppo delle direttrici Tirrenica e Adriatica oltre che delle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi Pnrr, tempo previsto per il completamento entro il 2030.

LE TRASVERSALI

Ed è proprio il tema dello sviluppo degli assi trasversali a costituire uno dei punti qualificanti della strategia di ammodernamento su cui è concentrata l'attenzione di Rfi, società della gassia Fs. Le trasversali sono linee che collegano le regioni in direzione diagonale, migliorando la connettività e riducendo i tempi di viaggio. Alcune delle principali rotte, oltre alla Napoli-Bari sono la Roma-Ancona (obiettivo tempo di percorrenza 2 ore e 30 minuti); la Roma-Pescara (circa 80 minuti); la cosiddetta Pontremolese tra Parma-La Spezia. Gli investimenti per il potenziamento delle trasversali ferroviarie sono significativi e provengono da diverse fonti. Uno dei principali canali di finanziamento è il Pnrr che ha assegnato 23,8 miliardi di euro per vari progetti ferroviari, incluse nuove trasversali come Orte-Falconara e Roma-Pescara. Inoltre, la capofila Fs guidata dall'ad Stefano Donnarumma ha recentemente ottenuto 350 milioni di euro di risorse da cinque istituti di credito per coprire investimenti a medio-lungo termine. Il prossimo 12 dicembre la presentazione del piano strategico del gruppo 2025-2029.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**PROCEDE IL LAVORO
NEI CANTIERI
ENTRO IL 2028
PREVISTO
IL COMPLETAMENTO
DELL'OPERA**



**ALTA VELOCITÀ
E ALTA CAPACITÀ
DOTAZIONI STRATEGICHE
SULLE TRASVERSALI
EUROPEE PER RIDURRE
LE EMISSIONI DI CO2**



Gianpiero Strisciuglio, Ad Rfi



Studio Svimez-Rfi. L'ad: tracciamo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno

Il "tesoro" della Napoli-Bari: vale 4 miliardi e 62mila posti

«L'intervento mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Sud»

Lorenzo Calò

Studio Svimez-Rfi sulla nuova Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro di valore aggiunto. L'ad Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Sud».

A pag. 2

“Tesoro” Napoli-Bari: vale 62mila posti e 4,4 miliardi di euro

►Studio Svimez-Rfi sulla nuova infrastruttura ferroviaria Strisciuglio: «Supportiamo il rilancio del Mezzogiorno»

GLI SCENARI

Lorenzo Calò

Non c'è solo il ponte sullo Stretto. Tra gli interventi infrastrutturali da cui passeranno le prospettive di sviluppo del Mezzogiorno l'Alta velocità-Alta capacità ferroviaria Napoli-Bari co-

stituisce una delle voci di maggiore impatto. Lo certifica lo studio Svimez-Rfi secondo il quale, una volta a regime, la nuova tratta determinerà un valore aggiunto pari a 4,4 miliardi di euro e 62mila posti di lavoro come ricaduta in termini economici. L'analisi è parte integrante del

Rapporto Svimez «Economia e società del Mezzogiorno-Competitività e coesione: il tempo delle politiche» che sarà presentato ufficialmente domani a Roma. «Con la realizzazione della nuova linea Napoli-Bari - ha detto l'ad e direttore generale Rfi Gianpiero Strisciuglio - traccia-



mo una rotta per supportare il rilancio del Mezzogiorno. L'impegno di Rfi è teso a cambiare le abitudini di mobilità e a dare un impulso decisivo per le econo-

mie locali. Un valore che si concretizza non solo nella creazione di nuovi posti di lavoro, ma anche nella spinta allo shift modale in linea con gli obiettivi climatici europei». Un investimento, insomma, di oltre 6 miliardi di euro che si conferma quale asset strategico nel piano di Fs per la modernizzazione della rete infrastrutturale e nella velocizzazione dei collegamenti. «L'analisi svolta in collaborazione con Rfi - ha evidenziato Luca Bianchi, direttore generale Svi-mez - fa emergere il potenziale trasformativo di un intervento che mette in connessione due regioni tra le più dinamiche del Mezzogiorno. Questi progetti contribuiscono a un nuovo modello di sviluppo, in grado di coniugare crescita dei territori, valorizzazione delle competenze e sostenibilità». E che la voce infrastrutture costituisca uno degli elementi qualificanti della capacità operativa, gestionale e di programmazione del Paese lo ha ribadito solo qualche giorno fa lo stesso ad di Rfi parlando all'assemblea di Anceferr: «Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr - ha detto Strisciuglio, da maggio 2023 alla guida della controllata Fs - Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr».

LE CIFRE

Nel dettaglio, la nuova linea Alta velocità/Alta capacità Napoli-Bari, dall'investimento complessivo di oltre 6 miliardi di euro, ha un impatto diretto e indiretto sul valore aggiunto di oltre 3,9 miliardi di euro, con circa 53mila posti di lavoro a tempo pieno generati. Considerando anche gli effetti indotti, il valore aggiunto attivato dal progetto sale a 4,4 miliardi, con un impatto occupazionale di 62mila addetti. I settori maggiormente

interessati sono l'ingegneria civile, i servizi legati alla progettazione, le altre costruzioni, la fabbricazione di prodotti in metallo e i servizi di vendita all'ingrosso. Il programma di investimenti prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario tra Napoli e Foggia, con maggiore capacità di trasporto e velocità di 200-250 km/h, che consentirà una riduzione significativa dei tempi di percorrenza per i viaggiatori: due ore tra Napoli e Bari, tre ore tra Roma e Bari e quattro ore tra Roma e Lecce/Taranto. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2028. In conseguenza dello shift modale, si stima una riduzione delle emissioni medie annue di circa 141mila tonnellate di Co2, equivalenti alle emissioni di 638mila camion che oggi percorrono la tratta Napoli-Bari: insomma, una rivoluzione nelle direttrici di collegamento oggi ancora troppo sbilanciate sul sistema stradale su gomma. Per le merci sarà inoltre migliorata l'accessibilità agli impianti presenti nel Casertano che possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi fissati dal Libro Bianco dei Trasporti dell'Ue: trasferire cioè entro il 2030 il 30% del traffico merci oltre i 300 km dalla gomma al ferro e il 50% entro il 2050.

L'HUB HIRPINIA

Uno dei punti di forza del progetto riguarda la realizzazione di un Hub specifico nelle aree interne tra Campania e Puglia: la stazione Hirpinia, in posizione equidistante tra le due maggiori aree metropolitane del Mezzogiorno continentale, in prossimità di cinque aree industriali e della Valle Ufita - qualificata come Zes - e a servizio delle province di Avellino, Benevento, Foggia e Potenza. L'infrastruttura intermodale strada-ferro lungo la linea Av/Ac si connette con la rete autostradale (casello dell'Al6 di Grottaminarda) lungo il corridoio definito «ScanMed» (Scandinavo-Mediterraneo) che nella strategia europea Ten-T (Trans European Network-transport) è rite-

nuto fondamentale per lo sviluppo delle direttrici Tirrenica e Adriatica oltre che delle diagonali/trasversali meridionali Napoli-Bari, Battipaglia-Taranto e Gioia Tauro-Taranto. La progettazione del polo logistico Hirpinia può contare su 30 milioni di euro grazie ai fondi Pnrr, tempo previsto per il completamento entro il 2030.

LE TRASVERSALI

Ed è proprio il tema dello sviluppo degli assi trasversali a costituire uno dei punti qualificanti della strategia di ammodernamento su cui è concentrata l'attenzione di Rfi, società della gassia Fs. Le trasversali sono linee che collegano le regioni in direzione diagonale, migliorando la connettività e riducendo i tempi di viaggio. Alcune delle principali rotte, oltre alla Napoli-Bari sono la Roma-Ancona (obiettivo tempo di percorrenza 2 ore e 30 minuti); la Roma-Pescara (circa 80 minuti); la cosiddetta Pontremolese tra Parma-La Spezia. Gli investimenti per il potenziamento delle trasversali ferroviarie sono significativi e provengono da diverse fonti. Uno dei principali canali di finanziamento è il Pnrr che ha assegnato 23,8 miliardi di euro per vari progetti ferroviari, incluse nuove trasversali come Orte-Falconara e Roma-Pescara. Inoltre, la capofila Fs guidata dall'ad Stefano Donnarumma ha recentemente ottenuto 350 milioni di euro di risorse da cinque istituti di credito per coprire investimenti a medio-lungo termine. Il prossimo 12 dicembre la presentazione del piano strategico del gruppo 2025-2029.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ALTA VELOCITÀ
E ALTA CAPACITÀ
DOTAZIONI STRATEGICHE
SULLE TRASVERSALI
EUROPEE PER RIDURRE
LE EMISSIONI DI CO2**

**PROCEDE IL LAVORO
NEI CANTIERI
ENTRO IL 2028
PREVISTO
IL COMPLETAMENTO
DELL'OPERA**





Gianpiero Strisciuglio, Ad Rfi

La scheda



INDICE

- 1.01 - 14/11/2024 06.31.14 - +++ ANSA: GLI APPUNTAMENTI DI OGGI +++
- 2.NOVC - 14/11/2024 07.30.04 - FERROVIE, A ROMA ASSEMBLEA ANNUALE ANCEFERR
- 3.02 - 14/11/2024 10.29.59 - ++ Anceferr, patente a punti non inciderà su sicurezza cantieri
- 4.02 - 14/11/2024 10.31.10 - Anceferr, patente a punti non inciderà su sicurezza cantieri (2)
- 5.LAP - 14/11/2024 10.31.12 - Pnrr: Anceferr, istituzioni pianifichino strategia oltre 2026
- 6.LAP - 14/11/2024 10.31.12 - Sicurezza lavoro: Anceferr, da patente a punti criticità e poca innovazione
- 7.LAP - 14/11/2024 10.31.13 - Sicurezza lavoro: Anceferr, da patente a punti criticità e poca innovazione-2-
- 8.LAP - 14/11/2024 10.31.13 - Appalti: Anceferr, definire contenuto minimo qualità in ogni procedura
- 9.LAP - 14/11/2024 10.31.14 - Incidenti lavoro:_Anceferr, formazione per garantire interventi sicuri
- 10.LAP - 14/11/2024 10.31.14 - Incidenti lavoro:_Anceferr, formazione per garantire interventi sicuri-2-
- 11.LAP - 14/11/2024 10.31.14 - Incidenti lavoro: Anceferr, criminalizzare impresa sana è danno per sistema
- 12.LAP - 14/11/2024 10.31.15 - Manovra: Anceferr, governo sciogla interrogativo su Decreto Aiuti
- 13.LAP - 14/11/2024 10.31.15 - Lavoro: Anceferr, intervenire con Ance e sindacati per riforma enti bilaterali
- 14.LAP - 14/11/2024 10.31.16 - Lavoro: Anceferr, carenza manodopera nei cantieri è sfida cruciale
- 15.02 - 14/11/2024 10.31.55 - Anceferr, governo pianifichi per tempo strategia oltre Pnrr
- 16.02 - 14/11/2024 10.33.03 - Anceferr,in caso di incidente serve repentina valutazione da Rfi
- 17.02 - 14/11/2024 10.33.25 - Anceferr, da indotto ferroviario quasi un punto di Pil
- 18.RADI - 14/11/2024 10.55.46 - Manovra: Anceferr, blocco dei cantieri senza proroga decreto Aiuti
- 19.GEA - 14/11/2024 10.57.40 - Infrastrutture, Rixi: Fase di profonda trasformazione di ferrovie e logistica
- 20.GEA - 14/11/2024 11.04.40 - Infrastrutture, Rixi: Rete ferroviaria vetusta, avanti con digitalizzazione
- 21.GEA - 14/11/2024 11.12.22 - Pnrr, Rixi: Ha richiesto performance eccessive, evitare che bolla scoppi nel 2026
- 22.02 - 14/11/2024 11.15.21 - Ferrovie: Rixi, cambiamento climatico impone opere resilienti
- 23.GEA - 14/11/2024 11.19.51 - Infrastrutture, Rixi: Ferrovie passano da fase di manutenzione a fase di revisione
- 24.GEA - 14/11/2024 11.23.05 - Clima, Rixi: Cambiamento chiede infrastrutture più resilienti
- 25.GEA - 14/11/2024 11.31.12 - Ponte Stretto, Rixi: Fondamentale per riavere credibilità internazionale
- 26.GEA - 14/11/2024 11.36.59 - Infrastrutture, Rixi: In 20 anni Italia ha perso capacità progettuale
- 27.02 - 14/11/2024 11.42.42 - Rixi, tensione nel settore ferroviario rimarrà fino al 2026

28.GEA - 14/11/2024 11.43.22 - Infrastrutture, Rixi: Tempi opere pubbliche non siano variabile indipendente

29.02 - 14/11/2024 11.52.13 - ++ Rfi, centrato tutti obiettivi finora previsti dal Pnrr ++

30.GEA - 14/11/2024 11.56.24 - Infrastrutture, Rixi: Governo al lavoro per investimenti privati su rete ferroviaria

31.GEA - 14/11/2024 11.56.47 - INFOGRAFICA Trasporti, la fotografia della rete ferroviaria italiana

32.NOVA_N - 14/11/2024 12.00.32 - Infrastrutture: Strisciuglio (Rfi), oltre nove miliardi di investimenti nel 2024

33.NOVA_N - 14/11/2024 12.06.32 - Sicurezza: Strisciuglio (Rfi), moltiplicati controlli a sorpresa nei cantieri

34.GEA - 14/11/2024 12.08.05 - Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Avanti con potenziamento rete anche dopo 2026

35.GEA - 14/11/2024 12.11.11 - Infrastrutture, Strisciuglio (Rfi): Mai così tanti investimenti prima d'ora

36.GEA - 14/11/2024 12.15.48 - Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Centrati tutti gli obiettivi previsti finora

37.02 - 14/11/2024 12.18.40 - Strisciuglio (Rfi), proseguiamo su rinnovo rete oltre Pnrr

38.GEA - 14/11/2024 12.20.40 - Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Porteremo a termine opere, è sfida per generazioni future

39.GEA - 14/11/2024 12.24.38 - Infrastrutture, Rixi: Complesso gestire aumento treni e aumento cantieri

40.LAP - 14/11/2024 12.27.08 - Trasporti: Rixi, nel 2030-32 fine lavori su rete e valichi alpini

41.LAP - 14/11/2024 12.31.12 - Trasporti: Rixi, rete ferroviaria più resiliente con cybersicurezza

42.LAP - 14/11/2024 12.32.05 - Trasporti: Rixi, investimenti su rete ferroviaria +16%

43.GEA - 14/11/2024 12.34.52 - Trasporti, Strisciuglio (Rfi): Avanti per migliorare qualità rete e servizi

44.GEA - 14/11/2024 12.40.15 - Trasporti, Strisciuglio (Rfi): Nel 2024 raggiunto picco difficoltà servizio ferroviario

45.LAP - 14/11/2024 13.02.20 - LE NOTIZIE DI ECONOMIA DELLE 13-4-

46.GEA - 14/11/2024 13.07.40 - Infrastrutture, Strisciuglio (Rfi): Lavoriamo per garantire massima sicurezza nei cantieri

47.LAP - 14/11/2024 13.09.18 - Giubileo: Rixi, lavori su trasporto ferroviario con tempi ristretti

48.GEA - 14/11/2024 13.18.22 - Infrastrutture, Miceli (Anceferr): Indotto realtà preziosa, vale un punto di Pil

49.GEA - 14/11/2024 13.19.25 - Strisciuglio (Rfi): Valutiamo aumento cantieri notturni per migliorare circolazione treni

50.GEA - 14/11/2024 13.26.08 - Strisciuglio (Rfi): Avanti con Salerno-Reggio Calabria anche in vista di Ponte

51.LAP - 14/11/2024 13.27.09 - Pnrr: Rixi, investimenti facciano sistema o rischiano di diventare bolla

52.02 - 14/11/2024 13.30.08 - Miceli (Anceferr), bene Strisciuglio su assicurazioni post-Pnrr

53.GEA - 14/11/2024 13.35.23 - Pnrr, Miceli (Anceferr): Pianificare strategia infrastrutture oltre il

2026

54.GEA - 14/11/2024 13.36.52 - Pnrr, Miceli (Anceferr): Pianificare strategia infrastrutture oltre il 2026-2-

55.LAP - 14/11/2024 13.37.10 - Ponte Stretto: Rixi, no Italia divisa a metà, nodi sono sciolti

56.LAP - 14/11/2024 13.49.13 - Rfi: Strisciuglio, procediamo spediti fino ad ora obiettivi conseguiti

57.LAP - 14/11/2024 13.58.03 - Rfi: Strisciuglio, con imprese collaborazione e condivisione obiettivi

58.LAP - 14/11/2024 14.22.23 - Rfi: Strisciuglio, sicurezza lavoratori e sostenibilità sono pilastri

59.LAP - 14/11/2024 14.23.05 - Rfi: Strisciuglio, continueremo ad investire anche dopo 2026

60.ADNK - 14/11/2024 14.47.45 - INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE =

61.ADNK - 14/11/2024 14.47.45 - INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE (2) =

62.ADNK - 14/11/2024 14.47.46 - INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE (3) =

63.02 - 14/11/2024 15.25.56 - Ance, senza proroga incentivi contro caro materiali stop cantieri

64.33 - 14/11/2024 15.27.57 - Ance, senza proroga incentivi contro caro materiali stop cantieri

65.EN_OLTRE - 14/11/2024 15.47.26 - Rfi, Pnrr: Avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026

66.AGP - 14/11/2024 15.51.30 - RFI, PNRR: avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026

67.01 - 14/11/2024 15.51.59 - +++ ANSA: PRIMA PAGINA / SERVIZI FOTO INFOGRAFICA 15.30 +++ (2)

68.ADNK - 14/11/2024 15.53.57 - INFRASTRUTTURE: RFI, RECORD INVESTIMENTI NEL 2024, CON GRUPPO FS RAGGIUNGE 9 MLD =

69.NOVA_N - 14/11/2024 15.57.52 - Pnrr: Rfi, avanti con potenziamento Rete ferroviaria anche dopo 2026

70.TMN - 14/11/2024 16.04.29 - Pnrr, Rfi: centrati tutti gli obiettivi fino ad ora previsti

71.AMB - 14/11/2024 16.04.48 - PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

72.DIRE - 14/11/2024 16.04.49 - PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

73.DIRE - 14/11/2024 16.06.19 - PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

74.ITP - 14/11/2024 16.07.48 - RFI: STRISCIUGLIO "POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026"

75.NOVC - 14/11/2024 16.14.03 - RFI, PNRR: AVANTI CON POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026

76.LAB - 14/11/2024 16.53.22 - INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE =

77.02 - 14/11/2024 18.12.09 - >>>ANSA/ I costruttori ferroviari demoliscono la patente a punti

78.LAB - 14/11/2024 18.19.23 - INFRASTRUTTURE: RFI, RECORD INVESTIMENTI NEL 2024,

CON GRUPPO FS RAGGIUNGE 9 MLD =

79.DIRE - 14/11/2024 18.38.56 - IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR

80.DIRE - 14/11/2024 18.38.57 - IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR -2-

81.DIRE - 14/11/2024 18.38.57 - IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR -3-

82.ADNK - 14/11/2024 18.53.22 - NOTIZIE FLASH: 3/A EDIZIONE - L'ECONOMIA (10) =

83.01 - 14/11/2024 19.51.31 - >>>ANSA/ SERVIZI DI PRIMO PIANO - ECONOMIA E FINANZA

01, 14/11/2024

+++ ANSA: GLI APPUNTAMENTI DI OGGI +++

+++ ANSA: GLI APPUNTAMENTI DI OGGI +++

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - Questi i principali appuntamenti di oggi:

++ POLITICA ++

PERUGIA - Auditorium di San Francesco al Prato ore 17.00
Evento di chiusura della campagna elettorale del Centrodestra per le elezioni Regionali in Umbria, con la presidente Tesei, la premier Meloni, i vicepremier Tajani e Salvini

BOLOGNA - Ore 11.00

Regionali, M5s incontro con Conte

ROMA - Camera, Sala Stampa ore 11.30

Gruppo 'Noi Moderati' presentazione proposte alla legge di Bilancio, con il presidente Lupi, il relatore alla manovra Romano e le deputate e i deputati di Noi Moderati

PERUGIA - Teatro Bertolt Brecht, ore 18.30

Chiusura della campagna elettorale del Pd "Insieme per l'Umbria", con Schlein, Zingaretti e la candidata presidente Stefania Proietti.

ROMA - Senato, Sala Isma ore 17.00

Presentazione del libro "Il male del Novecento" di Vittoria Franco, con D'Elia (Pd) e Petrucciani

ONLINE - Costituente del M5s, i quesiti saranno resi pubblici

ROMA - Camera, Commissione Affari Costituzionali ore 10.00

Votazioni sul ddl costituzionale separazione carriere.

ROMA - Commissione Bicamerale sulla previdenza ore 8.30

Audizione dell'ad Fancel e i rappresentanti di Generali Italia, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sugli investimenti finanziari e sulla composizione del patrimonio degli enti previdenziali e dei fondi pensione

++ ECONOMIA E FINANZA ++

FIRENZE - Museo di Palazzo Vecchio

Riunione ministri del Turismo del G7

ROMA - Palazzo Brancaccio ore 10.00

Assemblea generale di Anceferr 2024 "Infrastruttura ferroviaria e Pnrr" l'Italia sui binari della crescita, con

il viceministro dei Trasporti Rixi, l'ad Rfi Strisciuglio
ROMA - Palazzo Piacentini ore 10.00
Mimit, convocazione Tavolo Stellantis, con il ministro delle
Imprese Urso
ROMA - Via XX settembre, 97e ore 10.30
Banca d'Italia, 'L'economia del Lazio', presentazione stampa
dell'Aggiornamento congiunturale
MILANO - Online ore 11.00
Tim, presentazione dei risultati al 30 settembre 2024
ROMA - Auditorium, via Claudio Monteverdi, 35 ore 11.00
Consob e Acn, 'La convergenza tra Fintech e Cybersecurity.
regolamentazione, sicurezza e innovazione', con il presidente
Consob Savona e il prefetto e dg di Acn Frattasi
TORINO - Museo nazionale dell'Automobile ore 11.00
Anniversario 125 anni fondazione della Fiat, conferenza
stampa presentazione mostra "125 volte Fiat", con il
presidente del Mauto Camerana e il curatore della mostra
Sergio. Alle 18.30 inaugurazione, con il sindaco Lo Russo
NEW YORK - Usa, sussidi di disoccupazione del 9 novembre
PARIGI - La presidente della Bce Lagarde interviene
alla cerimonia degli Choiseul Sovereignty Awards 2024
ROMA - Mimit, Palazzo Piacentini
Tavolo Berco
MILANO - Allianz MiCo
World Business Forum, con Draghi
BRUXELLES - Ue, Pil del 3 trimestre
FRANCOFORTE - Bce pubblica le minute della riunione del
Consiglio direttivo del 9-10 ottobre

++ MONDO ++

RIO DE JANEIRO - Summit Sociale del G20
LETTONIA - Il Segretario generale della Nato partecipa
all'esercitazione multinazionale dell'Alleanza "Resolute
Warrior"
LONDRA - Re Carlo III festeggia il suo 76esimo compleanno
HELSINKI - 5° Summit Gaia-X (09:00) (fino al 15)
PARIGI - L'Ocse pubblica International Migration Outlook 2024
CHANCAY - Il presidente cinese Xi Jinping inaugura il
porto de Chancay a margine del vertice Apec
NEW YORK - Votazione del Consiglio di Sicurezza Onu sul
rinnovo delle missioni di pace nella Repubblica Centrafricana
e ad Abiyé, regione contesa tra Sudan e Sud Sudan

SRI LANKA - Elezioni legislative

++ CRONACA ++

NAPOLI - Chiesa di Santa Caterina a Formiello - piazza Enrico De Nicola - ore 15.00
Funerali del 18enne Arcangelo Correrà, ucciso a Napoli "per sbaglio" da un amico.

++ VATICANO ++

CITTÀ DEL VATICANO - Palazzo Apostolico ore 8.00
Udienze del Papa: alle 8.00 Mia Amor Mottley, Primo Ministro delle Barbados; alle 9.00 i partecipanti al convegno organizzato dal Dicastero dei Santi, Palazzo Apostolico
CITTÀ DEL VATICANO - Sala Stampa Santa Sede ore 10.00
Meeting Point sull'evento "Bene comune" con mons.Paglia

++ CULTURA E SPETTACOLI ++

ROMA - Sala Sergio Zavoli, Rai, Viale Mazzini ore 12.00
Incontro stampa con il regista e il cast della serie tv "Libera", con Lunetta Savino
ROMA - Feltrinelli di Largo Argentina ore 18.30
Presentazione libro "La prova della mia innocenza" di Jonathan Coe, con l'autore e Luca Briasco

++ SPORT ++

TORINO - Inalpi Arena, C.so Sebastopoli, 123, ore 11.30
Tennis. 5/a giornata delle Nitto Atp Finals
MALAGA - Tennis, Billie Jean King Cup 2024, finali (fino al 20)
(ANSA).

2024-11-14T06:30:00+01:00

RED-RED

ANSA per CAMERA01

<a

href="https://trust.ansa.it/cff0ca4c38269c99a769646f2c201cf8f72649a75270c941b6e8de9706672d57

">https://trust.ansa.it/cff0ca4c38269c99a769646f2c201cf8f72649a75270c941b6e8de9706672d57

FERROVIE, A ROMA ASSEMBLEA ANNUALE ANCEFERR

I9CO1589250 4 ECO ITA R01

FERROVIE, A ROMA ASSEMBLEA ANNUALE ANCEFERR

(9Colonne) Roma, 14 nov - L'infrastruttura ferroviaria, il lavoro, la crescita, il valore dell'impresa e il futuro dopo il traguardo 2026 del Piano nazionale di ripresa e resilienza. L'Assemblea annuale Anceferr - che si tiene oggi, alla Sala Brancaccio di Roma, trasmessa da Radio Radicale ed in streaming sul sito www.anceferr.it - rivolgerà lo sguardo ai prossimi obiettivi per il rilancio dell'Italia, dal punto di vista di chi ogni giorno opera nei cantieri ferroviari, mettendo in campo tutte le sinergie necessarie per lo sviluppo dei programmi. Una ricca giornata di confronto con una domanda di fondo: le imprese che hanno investito in sicurezza, assunzioni e tecnologia per mettere l'Italia sui binari della crescita, che futuro avranno dopo la fine del Pnrr? I lavori inizieranno, alle ore 10, con la relazione programmatica del presidente Vito Miceli, seguirà l'intervento del viceministro per i trasporti, Edoardo Rixi. Si passerà poi all'intervista al giudice emerito della Corte Costituzionale, Sabino Cassese, che presenterà il suo ultimo libro, "Varcare le frontiere - Una autobiografia intellettuale". Il dialogo proseguirà con Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), che farà il punto sul Pnrr, sulle prospettive per il settore e sulla collaborazione con le imprese Anceferr. Il dibattito entrerà poi nel vivo con la tavola rotonda "Lavoro, sicurezza, sviluppo: un viaggio condiviso", in cui si confronteranno le rappresentanze delle imprese e i sindacati di categoria. (redm)

140730 NOV 24

02, 14/11/2024

++ Anceferr, patente a punti non inciderà su sicurezza cantieri

++ Anceferr, patente a punti non inciderà su sicurezza cantieri
Miceli, penalizza imprese che operano nel settore degli appalti

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "La patente a punti è un dispositivo che sembra sollevare una serie di criticità e che poco inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili". Lo ha detto il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'Associazione, denunciando che "è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici dove il controllo delle regole è già stringente". Alla fine "si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione", ha aggiunto. "Come imprese qualificate del settore edile ferroviario ci aspettavamo altro", ha sottolineato Miceli.
(ANSA).

2024-11-14T10:29:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/35a1f21d0443e0eb4e871a55339d66bc1e88140cf488a0d38e59d1381c824e71

">https://trust.ansa.it/35a1f21d0443e0eb4e871a55339d66bc1e88140cf488a0d38e59d1381c824e71

02, 14/11/2024

Anceferr, patente a punti non inciderà su sicurezza cantieri (2)

Anceferr, patente a punti non inciderà su sicurezza cantieri (2)

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Credevamo si potesse finalmente realizzare un meccanismo in grado di far emergere le criticità del settore edile, attraverso per esempio un sistema di verifiche sulle imprese riguardo a: sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale assunto, mezzi, attrezzature e tecnologie adottate, curriculum e storia, ma anche il livello di formazione specifica del personale nel rispetto degli obblighi normativi", ha illustrato Miceli. "Per ora, invece, il sistema della patente a crediti sembra essere solo l'avvio di un percorso, a nostro avviso tutto da completare con parametri più specifici e stringenti", ha concluso il presidente. (ANSA).

2024-11-14T10:30:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/713f444973a2051f629a22918af87cf632a998fc40a8b5c97f9edd6099c935c7

">https://trust.ansa.it/713f444973a2051f629a22918af87cf632a998fc40a8b5c97f9edd6099c935c7

Pnrr: Anceferr, istituzioni pianifichino strategia oltre 2026

Pnrr: Anceferr, istituzioni pianifichino strategia oltre 2026 Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Oggi chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr, un orizzonte chiaro per il futuro". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Le imprese stanno dimostrando di poter crescere e innovare, ma ora è necessario un nuovo programma che garantisca stabilità e continuità oltre il 2026 - aggiunge Miceli -. Senza un quadro definito, rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora, con gravi conseguenze per l'intero settore e per l'occupazione. Siamo dunque a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente per ragionare insieme sul futuro delle imprese dopo il Pnrr. Con i numeri in crescita, l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese", conclude. ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Sicurezza lavoro: Anceferr, da patente a punti criticità e poca innovazione

Sicurezza lavoro: Anceferr, da patente a punti criticità e poca innovazione Roma, 14 nov.

(LaPresse) - "È urgente far crescere e innovare il settore e non ci si può limitare ai contenuti del recente decreto 19/2024, che ha introdotto la patente a punti, in vigore dal 1° ottobre. Un dispositivo che, in questa fase, sembra sollevare una serie di criticità e ben poca innovazione". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Anceferr da tempo chiede la creazione di un registro pubblico delle imprese di costruzione che possa includere non solo i dati relativi alla sicurezza, ma anche tutte le informazioni che qualificano l'azienda. Lo strumento annunciato dal governo per mettere ordine e regolamentare il mondo delle imprese di costruzioni, poiché introduceva finalmente il concetto di qualificazione e verifica della regolarità, è stato disatteso - continua Miceli -. Mi riferisco all'articolo 27 del Testo Unico della Sicurezza, che si è trasformato, a nostro avviso, in un sistema che poco incide o inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili. Penso a quanto previsto dall'articolo 29 del decreto-legge 19/2024, che si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva reintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione. Un automatismo obbligatorio solo per le imprese con certificazione Soa sotto al livello III, perché, ricordo che quelle di livello III o superiore sono state esentate dal possesso della 'patente a punti', aggiunge. "Assistiamo però a un paradosso, perché, proprio le imprese escluse dal sistema patente devono, in caso di subappalti, verificare che tutte le altre imprese coinvolte, di pari o inferiore qualificazione, siano in possesso della patente a punti o abbiano una Soa adeguata. Un aggravio ingiustificabile per le imprese più qualificate, perché di fatto svolgeranno un ruolo di vigilanza e controllo sulla regolarità operativa di terze parti - aggiunge il presidente Anceferr -. Siamo di fronte all'introduzione di un nuovo obbligo gestionale basato su carte e documentazioni formali, per cui ci dovremo attrezzare con appositi uffici e l'impiego di personale dedicato. È nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza, e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici dove il controllo delle regole è già stringente". (Segue). ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Sicurezza lavoro: Anceferr, da patente a punti criticità e poca innovazione-2-

Sicurezza lavoro: Anceferr, da patente a punti criticità e poca innovazione-2- Roma, 13 nov. (LaPresse) - "Rispetto a ciò che ritengo sia un vero e proprio errore di sistema: oggi non si esclude che il titolare dell'impresa che ha perso tutti i crediti possa avviare una nuova società e riprendere a lavorare senza problemi", spiega il presidente Anceferr Vito Miceli. "Lo dico senza mezzi termini: come imprese qualificate del settore edile ferroviario ci aspettavamo altro. Credevamo si potesse finalmente realizzare un meccanismo in grado di far emergere le criticità del settore edile, attraverso per esempio un sistema di verifiche sulle imprese riguardo a: sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale assunto, mezzi, attrezzature e tecnologie adottate, curriculum e storia, ma anche il livello di formazione specifica del personale nel rispetto degli obblighi normativi - sottolinea -. Per ora, invece, il sistema della patente a crediti sembra essere solo l'avvio di un percorso, a nostro avviso tutto da completare con parametri più specifici e stringenti. "Apprezziamo la recente regolamentazione attuata dal ministero delle Imprese e del Made in Italy, con il decreto 159 del 17 settembre scorso, che finalmente dà il via libera al fascicolo digitale delle imprese introdotto dal decreto legislativo 219/2016, ma chiediamo un ulteriore passo avanti proprio alla luce dell'innovazione del Pnrr. Il settore delle costruzioni ha bisogno di un albo digitale ad hoc. - conclude il presidente Anceferr -. Un vero e proprio 'casellario' consultabile da tutti: cittadini, imprese e amministrazioni pubbliche. Una piattaforma digitalizzata, semplice e immediata, regolata con un sistema di semaforo: luce verde per le imprese in regola, gialla per quelle che devono completare gli adempimenti, e rossa per chi non soddisfa i requisiti". ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Appalti: Anceferr, definire contenuto minimo qualità in ogni procedura

Appalti: Anceferr, definire contenuto minimo qualità in ogni procedura Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Invitiamo le stazioni appaltanti e gli enti concedenti a definire un contenuto minimo di qualità per ogni procedura". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "È innegabile che il Correttivo al nuovo codice degli appalti risponda all'esigenza di apportare modifiche che possano agevolare l'applicazione pratica del nuovo codice. È positivo il fatto che il Correttivo è stato oggetto di una consultazione di operatori privati e pubblici, tra cui Anceferr - continua -.

L'Associazione ha particolarmente apprezzato le novità sui 'Settori Speciali', in particolare l'articolo 141, che consente a stazioni appaltanti e concedenti di adattare la nozione di variante alle esigenze di settore; uniforma la disciplina delle garanzie con quella dei settori ordinari; rende obbligatori l'anticipazione del prezzo, il Collegio Consultivo Tecnico e il collaudo; chiarisce i gravi illeciti professionali. Positiva anche l'introduzione del premio di accelerazione e la tempistica di trenta giorni per il Rup nel rilascio del certificato di esecuzione", spiega il presidente. "Restano tuttavia alcuni margini di miglioramento, soprattutto per garantire una progettazione di qualità, che richiede un quadro chiaro delle esigenze della Pubblica Amministrazione. Passo poi a un altro argomento spinoso del nostro settore: il subappalto - sottolinea Miceli -. La narrazione generale che viene fatta criminalizza in maniera indiscriminata tutte le imprese edili, facendo di tutta l'erba un fascio. Proprio la nostra Assemblea mi dà oggi l'occasione per ricordare che le imprese Anceferr, e tutte quelle iscritte ai sistemi di qualifica di Rfi, sono tenute a seguire una procedura molto rigida per i subappalti, che possono essere affidati prevalentemente a imprese anch'esse iscritte al sistema di qualifica - conclude -. Chi opera nel subappalto possiede dunque le stesse qualifiche dell'impresa appaltatrice. Un modello virtuoso di garanzia che andrebbe esteso anche fuori dall'ambito ferroviario". ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Incidenti lavoro: _Anceferr, formazione per garantire interventi sicuri

Incidenti lavoro: _Anceferr, formazione per garantire interventi sicuri Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Un tema su cui vogliamo continuare a impegnarci è la sicurezza nei cantieri, promuovendo una formazione di qualità come unico strumento per garantire interventi sicuri e professionali". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Di fronte all'alto numero di incidenti, è essenziale fare di più in termini di prevenzione e sfruttare al meglio le tecnologie esistenti, capaci di intervenire laddove il fattore umano può fallire. Occorre un cambiamento nella formazione per costruire una cultura della sicurezza più efficace, introducendo nuovi metodi di apprendimento e gestione del rischio che aumentino la consapevolezza e il senso di responsabilità, soprattutto tra i più giovani - sottolinea Miceli -. Non basta limitarsi a conoscenze normative e procedurali: serve un approccio che faccia crescere una vera consapevolezza dei rischi. Come in altri settori, è utile integrare supporti psicologici e strategie di coaching, sfruttando anche strumenti digitali avanzati e l'intelligenza artificiale. La cultura della sicurezza deve evolversi, arrivando a motivare il lavoratore e a renderlo consapevole che il proprio comportamento è il primo strumento di protezione". "Per migliorare l'efficacia della sicurezza, proponiamo un programma che investa sul fattore umano, per far sì che la regolamentazione non sia solo un obbligo, ma una pratica interiorizzata - afferma il presidente Anceferr -. Invitiamo Rfi a considerare nuove metodologie e standard di formazione, e ci proponiamo come partner in un progetto condiviso per migliorare qualità, efficienza ed efficacia della formazione. Anceferr è pronta a mettere a disposizione la propria esperienza per organizzare nei nostri cantieri percorsi formativi altamente specializzati, finalizzati al rilascio di idonee certificazioni".(Segue). ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Incidenti lavoro: _Anceferr, formazione per garantire interventi sicuri-2-

Incidenti lavoro: _Anceferr, formazione per garantire interventi sicuri-2- Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Con il nostro committente, Rete ferroviaria italiana, la collaborazione è già continua, dico senza timore di essere smentito che l'Associazione, negli anni, è diventata un interlocutore di riferimento, ne siamo orgogliosi e vogliamo continuare ad esserlo facendo con serietà e professionalità la nostra parte", prosegue il presidente Anceferr, Vito Miceli. "Abbiamo già sottolineato l'importanza di migliorare i criteri di valutazione delle imprese edili, puntando sulla qualificazione, quindi, lavorare prima e soprattutto sulla opportunità di qualificare le imprese, a questo punto vorrei rivolgere un preciso appello a Rfi, che già è titolare di sistemi di qualifica questo tipo: non abbassiamo il livello qualitativo del nostro sistema di qualifica, che è all'avanguardia. Ricordo che il nostro specifico settore, quello delle opere civili in presenza di esercizio ferroviario, persegue da tempo e in maniera concreta l'obiettivo 'incidenti zero' - aggiunge - Per cui allargare le maglie di accesso al sistema, abbassando i requisiti, se da un lato permette un maggiore afflusso di soggetti, secondo un principio discutibile di maggiore concorrenza, dall'altro rischia di depotenziare l'intero sistema e il suo livello qualitativo, con un impatto negativo anche, e soprattutto, sulla sicurezza. Ci aspettiamo da Rfi una revisione volta a elevare il livello qualitativo dei sistemi di qualifica". "I criteri di iscrizione ai sistemi vanno sì aggiornati, ma mantenendo fede al principio che le imprese che eseguono lavori in presenza di esercizio ferroviario devono essere altamente specialistiche, come richiede il complesso ambiente lavorativo in cui operano, ma anche la tipologia dei lavori che eseguono e l'esposizione ad alti livelli di rischio", dichiara Miceli. "Abbassando l'asticella, si abbassano inevitabilmente i livelli di guardia della sicurezza e questo non possiamo permettercelo. I sistemi di qualifica hanno bisogno non solo di attrezzature specifiche ma soprattutto di operatori esperti e abilitati da Rfi - afferma -. Figure tecniche operative di cantiere, altamente specializzate in possesso di una certificazione di idoneità, con anni di esperienza lavorativa comprovata ad operare in questo ambiente ad alto rischio, oggi difficilmente reperibili sul mercato". "Per questo è necessario provare a realizzare in sinergia con Rfi percorsi formativi specialistici in cui Anceferr diventi scuola di cantiere per l'esecuzione di opere civili in presenza di esercizio ferroviario e Rfi o un ente terzo, insieme individuato, certifichi le competenze del lavoratore formato", continua il presidente. "È obiettivo di tutti il miglioramento delle condizioni di sicurezza nei nostri cantieri. Il messaggio è chiaro: non chiediamo sconti, ma chiediamo di essere coinvolti nelle decisioni che riguardano il nostro sistema, assicurando la piena tutela dell'impresa qualificata, perché ciascuna realtà per diventarlo ha sostenuto un lungo percorso di accreditamento a garanzia dei massimi livelli di sicurezza nei cantieri", aggiunge. ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Incidenti lavoro: Anceferr, criminalizzare impresa sana è danno per sistema

Incidenti lavoro: Anceferr, criminalizzare impresa sana è danno per sistema Roma, 14 nov. (LaPresse) - "La presunzione d'innocenza è un principio giuridico fondamentale del nostro ordinamento e criminalizzare l'impresa sana che si trova ad affrontare un incidente è un danno per l'intero sistema". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Sospendere l'attività di un'impresa, dopo un incidente per quanto grave, causa la perdita del lavoro di tanti dipendenti, privando le famiglie del proprio sostentamento e rallentando, nel nostro caso, la realizzazione o la manutenzione di opere pubbliche. L'incidente in cantiere può avvenire anche laddove siano state messe in atto tutte le precauzioni e i sistemi preventivi - afferma il presidente Anceferr -. In questo caso, a nostro avviso, è fondamentale una corretta e repentina valutazione dell'incidente da parte di Rfi. Siamo tutti consapevoli che in Italia per arrivare a una sentenza definitiva bisogna aspettare molti anni, abbiamo una giustizia lenta e farraginoso, ma le responsabilità vanno accertate e i responsabili condannati una volta emesse le sentenze, non prima". "Dobbiamo essere garantisti fino in fondo e permettere a quell'impresa la continuità e l'operatività sia sul cantiere oggetto di incidente sia sugli altri cantieri in cui opera - aggiunge Miceli -. Proviamo ad andare oltre le carte bollate. Un cantiere è fatto principalmente di persone, lavoratori che vivono di stipendio, crescono figli, accedono a mutui per comprare casa. Facciamo un appello a Rfi: salvaguardiamo la vita delle imprese, non facendo ricadere sull'intera struttura l'errore del titolare o di chiunque sia responsabile. La colpa di pochi non può mettere a rischio il lavoro di tutti gli altri", conclude. ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Manovra: Anceferr, governo sciolga interrogativo su Decreto Aiuti

Manovra: Anceferr, governo sciolga interrogativo su Decreto Aiuti Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Vorrei rivolgermi al governo e al Parlamento perché con la prossima legge di bilancio si intervenga a sciogliere definitivamente l'interrogativo sulla proroga del Decreto Aiuti, poiché il ddl al momento non risulta contenere le misure di ristoro previste sulle compensazioni per il caro materiali, in scadenza a fine anno". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Per l'Associazione è uno strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso, travolti dagli aumenti eccezionali dei prezzi e che va prorogato anche per il 2025, pena il rischio di un blocco dei cantieri, a partire da quelli del Pnrr. Il decreto Aiuti, lo ricordo, finora ha assicurato la prosecuzione dei lavori appaltati nel periodo Covid, con la firma di accordi economici precedenti al 31 dicembre 2021, oggi non più sostenibili - continua Miceli -.Tanti cantieri si fermerebbero, generando così una paralisi del sistema proprio nel momento in cui si corre per realizzarlo secondo le scadenze programmate. Oramai è passato qualche anno dall'evento pandemico ma, nel mentre, anche la bolla del Superbonus ha causato i suoi danni e oggi subiamo ancora una coda dei rincari, come tutto il settore dell'edilizia lamenta". "Senza il Decreto aiuti e senza misure adeguate, sarebbe insostenibile continuare a lavorare - conclude il presidente Anceferr -. In alternativa, chiediamo al governo di adottare altri meccanismi che consentano l'adeguamento dei contratti di appalto alle nuove esigenze attraverso una riprogrammazione dei lavori in corso, o la definizione di una exit strategy, una via di fuga consensuale per le imprese, per esempio, accordando lo scioglimento dei contratti senza contenziosi". ECO NG01 cmf/kat 141030 NOV 24

Lavoro: Anceferr, intervenire con Ance e sindacati per riforma enti bilaterali

Lavoro: Anceferr, intervenire con Ance e sindacati per riforma enti bilaterali Roma, 14 nov.

(LaPresse) - "Ai sindacati e all'Ance dico che dobbiamo intervenire con una riforma degli enti bilaterali, nella direzione di una maggiore razionalizzazione, efficienza e trasparenza per adeguarli alle esigenze attuali e peculiari del nostro settore che è quello ferroviario". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Un obiettivo sollecitato più volte proprio dai sindacati, uno svecchiamento necessario e non più rinviabile. Sulle nostre imprese grava il meccanismo che ci obbliga ad aprire una posizione nella cassa edile in ogni provincia in cui ci troviamo a operare: una procedura che danneggia innanzitutto i lavoratori che si vedono le ore di lavoro frazionate, con i versamenti retributivi spalmati su più province - continua Miceli -. L'ipotesi per cui le imprese operanti nel settore edile-ferroviario con linee in esercizio si occupino anche delle attività di manutenzioni ordinarie dei fabbricati ricadenti nella categoria Og1, per le quali non è prevista la possibilità di mantenere l'iscrizione del personale trasfertista alla cassa edile di provenienza, non è considerata e questo crea un grave danno a carico delle imprese, ma soprattutto dei lavoratori. Tale obiettivo potrebbe essere agevolmente perseguito e per questo ribadiamo le nostre richieste ad Ance di adoperarsi, insieme ai sindacati qui presenti, per prevedere le necessarie modifiche nel contratto collettivo nazionale di categoria in corso di sottoscrizione", aggiunge. "Ricordo che le finalità di questi interventi non possono che essere quelle di miglioramento della funzionalità nella gestione delle risorse e di riconoscimento delle migliori condizioni di lavoro possibile per i soggetti impiegati nel settore e quello edile ferroviario, che ne è una corposa costola, conta circa 6mila addetti", conclude il presidente Anceferr. ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

Lavoro: Anceferr, carenza manodopera nei cantieri è sfida cruciale

Lavoro: Anceferr, carenza manodopera nei cantieri è sfida cruciale Roma, 14 nov. (LaPresse) - "La sfida sociale ed economica più urgente, su cui da anni chiediamo risposte, riguarda la carenza di manodopera, ormai cronica nei cantieri". Così il presidente Anceferr, Vito Miceli all'Assemblea annuale di Anceferr 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita' a Roma. "Un tema cruciale su cui Anceferr ha già avviato delle iniziative per coinvolgere lavoratori migranti e condivide l'idea di allargare lo sguardo per facilitare il lavoro alle persone ex detenute. Un'emergenza di risorse umane strettamente connessa al tema più ampio del lavoro dei nostri giovani - continua -. Stiamo assistendo da anni a un paradosso che l'Italia non può più permettersi: oltre due milioni di under 34 non studiano, non si formano e non lavorano e vanno a sommarsi alle migliaia di giovani professionisti che ogni anno si trasferiscono all'estero. Uno spreco di talento e competenze". "L'Italia rinuncia a risorse straordinarie che non possono essere abbandonate, e che abbiamo il dovere di coinvolgere molto di più nelle nostre attività produttive - sottolinea Miceli -. È necessaria una svolta, abbiamo già perso molto tempo. Guardo al nostro settore, oggi il sistema scolastico e formativo fa ancora fatica a individuare i giusti fabbisogni e, soprattutto, a orientare i giovani verso i percorsi professionalizzanti in grado di formare operai, tecnici e specialisti del mondo delle costruzioni". "È il momento di essere concreti, di offrire vere occasioni ai giovani, per questo Anceferr vuole rendersi promotrice di programmi e progetti formativi da realizzare insieme a scuole e università - afferma il presidente Miceli -. Impegniamoci per rendere più attrattivo il lavoro nei cantieri, da sempre raccontato unicamente negli aspetti più faticosi e poco gratificanti. Oggi un cantiere è molto altro. Ai ragazzi dobbiamo far conoscere le grandi opportunità di crescita professionale, di rimodulazione del modo di lavorare grazie alle innovazioni meccaniche e alle nuove tecnologie, con contratti vantaggiosi e compensi adeguati". "L'Italia, con il suo patrimonio storico-architettonico e culturale, è da sempre protagonista di primissimo piano nel campo delle costruzioni civili e nella realizzazione delle infrastrutture. Non possiamo perdere questo primato, tocca a noi andare avanti - conclude il presidente Anceferr -. Serve un nuovo sguardo sul presente per costruire il futuro. Come imprese siamo abituate a essere concrete, continuando a portare soluzioni, dove ci sono problemi. Dobbiamo essere l'anello mancante tra la formazione e il mondo del lavoro". ECO NG01 cmf/ntl 141030 NOV 24

02, 14/11/2024

Anceferr, governo pianifichi per tempo strategia oltre Pnrr

Anceferr, governo pianifichi per tempo strategia oltre Pnrr
Miceli, rischi per le imprese e l'occupazione

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr, un orizzonte chiaro per il futuro". Lo ha detto il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'Associazione nazionale costruttori edili ferroviari riuniti,, circa il futuro delle aziende del settore una volta concluso il Pnrr. "Senza un quadro definito, rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora, con gravi conseguenze per l'intero settore e per l'occupazione", ha avvertito Miceli. "Siamo dunque a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente per ragionare insieme sul futuro delle imprese dopo il Pnrr", ha aggiunto il presidente di Anceferr. (ANSA).

2024-11-14T10:31:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/dc734cd09a2b68ada4454e0a05d6d2bab0089eb1a3dbad0f3b689dcc07b14b9a

">https://trust.ansa.it/dc734cd09a2b68ada4454e0a05d6d2bab0089eb1a3dbad0f3b689dcc07b14b9a

02, 14/11/2024

Anceferr, in caso di incidente serve repentina valutazione da Rfi

Anceferr, in caso di incidente serve repentina valutazione da Rfi
Miceli, criminalizzare impresa sana un danno per intero sistema

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "L'incidente in cantiere può avvenire anche laddove siano state messe in atto tutte le precauzioni e i sistemi preventivi. In questo caso, a nostro avviso, è fondamentale una corretta e repentina valutazione dell'incidente da parte di Rfi". Lo ha detto il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'Associazione. "La presunzione d'innocenza è un principio giuridico fondamentale del nostro ordinamento e criminalizzare l'impresa sana che si trova ad affrontare un incidente è un danno per l'intero sistema", ha sottolineato il presidente di Anceferr.

"Ci aspettiamo da Rfi una revisione volta a elevare il livello qualitativo dei sistemi di qualifica, il nostro specifico settore, quello delle opere civili in presenza di esercizio ferroviario, persegue da tempo e in maniera concreta l'obiettivo 'incidenti zero', ha detto. "I criteri di iscrizione ai sistemi vanno sì aggiornati, ma mantenendo fede al principio che le imprese che eseguono lavori in presenza di esercizio ferroviario devono essere altamente specialistiche", ha spiegato il presidente. E per questo "è necessario provare a realizzare in sinergia con Rfi percorsi formativi specialistici in cui Anceferr diventi scuola di cantiere per l'esecuzione di opere civili in presenza di esercizio ferroviario e Rfi o un ente terzo, insieme individuato, certifichi le competenze del lavoratore formato", ha detto ancora Miceli. "È obiettivo di tutti il miglioramento delle condizioni di sicurezza nei nostri cantieri", ha sottolineato. "Il messaggio è chiaro: non chiediamo sconti, ma chiediamo di essere coinvolti nelle decisioni che riguardano il nostro sistema, assicurando la piena tutela dell'impresa qualificata", ha concluso Miceli. (ANSA).

2024-11-14T10:32:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/d13a5ffad412061ecd545a4c0da1a67773dbbe3a38470ce97dc5670189e
edaf3

"><https://trust.ansa.it/d13a5ffad412061ecd545a4c0da1a67773dbbe3a38470ce97dc5670189eedaf3>

02, 14/11/2024

Anceferr, da indotto ferroviario quasi un punto di Pil

Anceferr, da indotto ferroviario quasi un punto di Pil
Miceli, offre lavoro a 30mila persone

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "L'indotto offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese". Lo ha detto il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'Associazione Nazionale Costruttori Edili Ferroviari Riuniti. "Le nostre imprese devono essere fiere di costituire realtà vitali, incubatrici di futuro", ha sottolineato. (ANSA).

2024-11-14T10:32:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/33de7fb00acce4fb82b2ad72d62368afa2b7243c4c4cef32ab63d776bfb25b74

">https://trust.ansa.it/33de7fb00acce4fb82b2ad72d62368afa2b7243c4c4cef32ab63d776bfb25b74

Manovra: Anceferr, blocco dei cantieri senza proroga decreto Aiuti

Manovra: Anceferr, blocco dei cantieri senza proroga decreto Aiuti <p> (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, <data>14 nov</data> - Senza proroga delle misure contro il caro-materiali introdotte dal decreto Aiuti si rischia il blocco dei cantieri. A rilanciare l'allarme, più volte sollevato dalle imprese che lavorano nel settore delle costruzioni, è stato oggi il presidente di Anceferr (l'associazione delle aziende che lavorano nel comparto delle infrastrutture ferroviarie), Vito Miceli. Nel corso dell'assemblea dell'associazione in corso a Roma Miceli ha rivolto un appello a governo e Parlamento perché con la prossima legge di bilancio si intervenga a sciogliere definitivamente l'interrogativo sulla proroga del Decreto Aiuti, «strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso, travolti da aumenti eccezionali dei prezzi e che va prorogato anche per il 2025, pena il rischio di un blocco dei cantieri, a partire da quelli del Pnrr. La misura finora ha assicurato la prosecuzione dei lavori appaltati nel periodo Covid, con la firma di accordi economici precedenti al 31 dicembre 2021, oggi non più sostenibili. Senza il Decreto aiuti e senza misure adeguate, sarebbe insostenibile continuare a lavorare». In alternativa, le imprese chiedono l'attivazione di «altri meccanismi che consentano l'adeguamento dei contratti di appalto alle nuove esigenze attraverso una riprogrammazione dei lavori in corso, o la definizione di una exit strategy, una via di fuga consensuale per le imprese, per esempio, accordando lo scioglimento dei contratti senza contenziosi».</p><p>Mas</p>

<p>(RADIOCOR) 14-11-24 10:55:34 (0232) 5 NNNN</p>

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: Fase di profonda trasformazione di ferrovie e logistica

Infrastrutture, Rixi: Fase di profonda trasformazione di ferrovie e logistica

Torino, 14 nov (GEA) - "Siamo in una fase di profonda trasformazione del sistema ferroviario nazionale e di tutto il sistema logistico del nostro Paese e di parte dell'Europa". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr.

EFS

POL

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: Rete ferroviaria vetusta, avanti con digitalizzazione

Infrastrutture, Rixi: Rete ferroviaria vetusta, avanti con digitalizzazione

Torino, 14 nov (GEA) - "Una trasformazione dovuta a vari fattori. Il sistema ferroviario si è sedimentato e negli ultimi anni ha visto grandi investimenti soprattutto sulle dorsali di alta velocità. Buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria è vecchia, per non dire vetusta, e ha ovviamente problemi di vario tipo". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr. E' necessario, quindi, ha spiegato, "introdurre nuovi processi di digitalizzazione" e fare interventi "sui nuovi sistemi di segnalazione" che devono continuare a garantire al nostro Paese la capacità di affrontare quelle sfide che il mondo ci presenta".

EFS

POL

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Pnrr, Rixi: Ha richiesto performance eccessive, evitare che bolla scoppi nel 2026

Pnrr, Rixi: Ha richiesto performance eccessive, evitare che bolla scoppi nel 2026

Torino, 14 nov (GEA) - Sul fronte delle infrastrutture "sono aumentati gli investimenti e il Pnrr ci ha aiutato nella fase iniziale come un volano. Un volano, a mio avviso, che ha richiesto performance eccessive sia sui tempi sia sulla dimensione degli investimenti, che ha causato una 'bolla' nel sistema, che dobbiamo evitare scoppi nel 2026". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr.

EFS

POL

14 NOV 2024

02, 14/11/2024

Ferrovie: Rixi, cambiamento climatico impone opere resilienti

Ferrovie: Rixi, cambiamento climatico impone opere resilienti

Costo medio di una ferrovia in Italia più alto di altri paesi

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti, abbiamo buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia e che ha problemi di vario tipi". Lo ha detto il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr. "In un territorio come il nostro, che geologicamente e morfologicamente è particolarmente complesso, il costo medio di una ferrovia in Italia è molto più alto di altri paesi, affrontiamo sfide sulle nostre gallerie e viadotti molto più elevate di quelle di altri paesi," ha sottolineato il viceministro, facendo presente che "l'aumento dei costi delle materie prime è un tema che attanaglia questo settore". Rixi ha quindi spiegato che il Paese "sta passando da una fase di manutenzione della rete a una fase di rivedere completamente la rete per affrontare le sfide del futuro". (ANSA).

2024-11-14T11:15:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/7e9ad233b55d26ddb1df5e50b0f633ec06663a6854940774653531ded9766c6

">https://trust.ansa.it/7e9ad233b55d26ddb1df5e50b0f633ec06663a6854940774653531ded9766c6

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: Ferrovie passano da fase di manutenzione a fase di revisione

Infrastrutture, Rixi: Ferrovie passano da fase di manutenzione a fase di revisione

Torino, 14 nov (GEA) - "In un territorio morfologicamente e geologicamente complesso come il nostro, il costo di una ferrovia è molto più alto di quello di altri Paesi. Affrontiamo sfide sulle gallerie e sui viadotti molto grandi. In questo momento il nostro Paese sta passando da una fase di manutenzione della rete e di implementazione dell'alta velocità a una fase di revisione complessiva della rete per affrontare le sfide dei prossimi anni". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr.

EFS

POL

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Clima, Rixi: Cambiamento chiede infrastrutture più resilienti

Clima, Rixi: Cambiamento chiede infrastrutture più resilienti

Torino, 14 nov (GEA) - "In cinque anni abbiamo avuto almeno tre cigni neri: il Covid, la guerra in Ucraina, la situazione nel Medioriente e al momento non si vede un'uscita rapida. Il nostro continente è diventato sostanzialmente un'isola sovraindustrializzata. In questa situazione si è aggiunta la sfida green, la decarbonizzazione, il cambiamento climatico che impone anche la progettazione di opere resilienti in ogni situazione". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr.

EFS

POL

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Ponte Stretto, Rixi: Fondamentale per riavere credibilità internazionale

Ponte Stretto, Rixi: Fondamentale per riavere credibilità internazionale

Torino, 14 nov (GEA) - Il Ponte sullo Stretto di Messina "è molto criticato ma è fondamentale per riprendere credibilità a livello internazionale". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr. "L'Italia - ha aggiunto - non può essere un Paese che non punta a essere leader mondiale ed europeo sul tema delle opere pubbliche e ferroviarie. Non ce lo possiamo permettere, perché altrimenti vuol dire che in prospettiva il nostro diventerà un settore che non cresce, ma torna indietro".

EFS

POL

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: In 20 anni Italia ha perso capacità progettuale

Infrastrutture, Rixi: In 20 anni Italia ha perso capacità progettuale

Torino, 14 nov (GEA) - "Il nostro Paese è famoso per aver insegnato al mondo a far le opere e negli ultimi 20 ha perso la capacità progettuale, o meglio l'ha contratta, e non ha più accettato quelle sfide internazionali che presuppongono la necessità di diventare punto di riferimento mondiale". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr.

EFS

POL

14 NOV 2024

02, 14/11/2024

Rixi, tensione nel settore ferroviario rimarrà fino al 2026

Rixi, tensione nel settore ferroviario rimarrà fino al 2026

Ma se si ottengono risultati oggi comparto ne godrà per 20 anni

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "La tensione nel settore ferroviario rimarrà fino al 2026 ma se si ottengono i risultati oggi il settore ne godrà per i prossimi 15-20 anni di credibilità e reputazione". Lo ha detto il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr, sottolineando che questo è fondamentale perché in un mercato che diventerà sempre di più europeo ci saranno Paesi e aziende che prenderanno quote di mercato e Paesi e aziende che perderanno quote di mercato perché verranno invasi. Vorrei arrivare nel momento in cui il mercato si apre veramente, che il nostro Paese diventi il benchmark a livello europeo".

Il viceministro ha spiegato che nonostante le difficoltà e i cambiamenti "l'immagine che ha il nostro settore ferroviario, più all'estero che in Italia, è una immagine di un settore che inizia ad avere in molti paesi molta attenzione per la nostra capacità di affrontare i problemi difficili e riuscire a risolverli". (ANSA).

2024-11-14T11:42:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/a49ac6829eaedd9d496b6a00275896d2d28e3df5fda714c5ce3f515e9fac1f17

">https://trust.ansa.it/a49ac6829eaedd9d496b6a00275896d2d28e3df5fda714c5ce3f515e9fac1f17

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: Tempi opere pubbliche non siano variabile indipendente

Infrastrutture, Rixi: Tempi opere pubbliche non siano variabile indipendente

Torino, 14 nov (GEA) - "Ci deve essere la capacità di capire che i tempi nelle opere pubbliche e la solidità delle aziende non possono essere una variabile indipendente". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr. "Questo significa - ha aggiunto - che lo Stato deve capire che le aziende vanno pagate e le aziende devono prendere un numero di appalti che siano in grado di gestire. O il cluster agisce come un unico soggetto oppure le inadempienze di qualcuno rischiano di ricadere su altri".

EFS

POL

14 NOV 2024

02, 14/11/2024

++ Rfi, centrato tutti obiettivi finora previsti dal Pnrr ++

++ Rfi, centrato tutti obiettivi finora previsti dal Pnrr ++
Strisciuglio, speso più di 10 miliardi dei circa 22 miliardi

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr, questa è la realtà. Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr. Quindi siamo assolutamente in moto con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr, stiamo realizzando infrastrutture e opere mai viste prima, questa è realtà, parliamo di fatti". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, all'assemblea di Anceferr. (ANSA).

2024-11-14T11:51:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/9f9fc90a601b8263828006bc951ecd359a9fdf7930ca3606f0be08b5ca0ccea8

">https://trust.ansa.it/9f9fc90a601b8263828006bc951ecd359a9fdf7930ca3606f0be08b5ca0ccea8

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: Governo al lavoro per investimenti privati su rete ferroviaria

Infrastrutture, Rixi: Governo al lavoro per investimenti privati su rete ferroviaria

Torino, 14 nov (GEA) - "Il governo sta cominciando a pensare a come intercettare investimenti di carattere privato da concentrare sulla rete" ferroviaria "nazionale per garantire quella mole di investimenti che ci servirà per arrivare a quei 200-250 miliardi da qua al 2030-2032 non solo per completare la rete Ten-T, ma anche per garantire quegli ammodernamenti fondamentali per aumentare la fluidità del sistema". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr.

EFS

POL

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

INFOGRAFICA Trasporti, la fotografia della rete ferroviaria italiana

INFOGRAFICA Trasporti, la fotografia della rete ferroviaria italiana

Milano, 14 nov (GEA) - "In un territorio morfologicamente e geologicamente complesso come il nostro, il costo di una ferrovia è molto più alto di quello di altri Paesi. Affrontiamo sfide sulle gallerie e sui viadotti molto grandi. In questo momento il nostro Paese sta passando da una fase di manutenzione della rete e di implementazione dell'alta velocità a una fase di revisione complessiva della rete per affrontare le sfide dei prossimi anni". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr. Nell'infografica GEA la fotografia della rete ferroviaria italiana.

ARM/VLN

ECO

14 NOV 2024

Infrastrutture: Strisciuglio (Rfi), oltre nove miliardi di investimenti nel 2024

NOVA0158 3 ECO 1 NOV INT

Infrastrutture: Strisciuglio (Rfi), oltre nove miliardi di investimenti nel 2024

Roma, 14 nov - (Nova) - Gli investimenti di Rete ferroviaria italiana (Rfi) "supereranno i nove miliardi di euro nel 2024". Lo ha detto l'Amministratore delegato (Ad) di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, in occasione dell'assemblea annuale dell'Associazione nazionale costruttori edili ferroviari riuniti (Anceferr). "L'azione di rinnovo e di potenziamento della rete dovrà proseguire oltre il 2026", ha aggiunto l'Ad, affermando che "il dialogo con le istituzioni è incentrato sulla condivisione di questa necessità". (Rin)

NNNN

Sicurezza: Strisciuglio (Rfi), moltiplicati controlli a sorpresa nei cantieri

NOVA0171 3 INT 1 NOV

Sicurezza: Strisciuglio (Rfi), moltiplicati controlli a sorpresa nei cantieri

Roma, 14 nov - (Nova) - Rete ferroviaria italiana (Rfi) "ha moltiplicato i controlli a sorpresa nei cantieri". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, in occasione dell'assemblea annuale dell'Associazione nazionale costruttori edili ferroviari riuniti (Anceferr). "Abbiamo avviato - ha aggiunto - un progetto di lavoro sulla cultura della sicurezza con una serie di iniziative. Offriamo milioni di ore di formazione e auspichiamo di farlo anche con le associazioni di settore", ha proseguito Strisciuglio. (Rin)

NNNN

GEA, 14/11/2024

Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Avanti con potenziamento rete anche dopo 2026

Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Avanti con potenziamento rete anche dopo 2026

Torino, 14 nov (GEA) - "Posso testimoniare che la rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr rispondendo a una domanda sul post Pnrr. "E' un tema presente nei nostri piani - ha aggiunto - al centro della nostra discussione con il ministero e lavoreremo per dare un seguito altrettanto importante agli interventi sull'infrastruttura ferroviaria, sia sulla rete sia sulla tecnologia per migliorarne l'affidabilità, la qualità e potenziarla".

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Strisciuglio (Rfi): Mai così tanti investimenti prima d'ora

Infrastrutture, Strisciuglio (Rfi): Mai così tanti investimenti prima d'ora

Torino, 14 nov (GEA) - "Oggi siamo a un volume di investimenti mai visti prima: supereremo quest'anno i 9 miliardi sulla rete, cioè siamo al doppio degli investimenti fatti prima del Covid e al triplo di quelli fatti circa 10 anni fa". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. "Ci siamo strutturati per farlo - ha aggiunto - e la volontà è di proseguire su questo volume di investimenti perché c'è la necessità di farlo".

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Centrati tutti gli obiettivi previsti finora

Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Centrati tutti gli obiettivi previsti finora

Torino, 14 nov (GEA) - "Noi abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr, questa è realtà". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. "Abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr, ne facciamo circa 1000 ogni giorno, abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr. Quindi siamo assolutamente in moto e con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr e stiamo realizzando cose, infrastrutture e opere mai viste prima. Questa è realtà, parliamo di fatti".

EFS

ECO

14 NOV 2024

02, 14/11/2024

Strisciuglio (Rfi), proseguiamo su rinnovo rete oltre Pnrr

Strisciuglio (Rfi), proseguiamo su rinnovo rete oltre Pnrr
L'a.d rassicura imprese di settore ad assemblea Anceferr

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni competenti, in primis con il nostro ministero di riferimento". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, all'assemblea di Anceferr, rassicurando le imprese di settore che si interrogano sul futuro una volta concluso il Pnrr. "Lavoreremo per dare un seguito altrettanto importante agli interventi sull'infrastruttura ferroviaria per migliorarne l'affidabilità e la qualità. E Rfi si è strutturata per fare questo", ha sottolineato l'a.d. (ANSA).

2024-11-14T12:18:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/f883d27752ad6411bb7945dd830fdc09f70dc287f885cd67679f2c7dae137a38

">https://trust.ansa.it/f883d27752ad6411bb7945dd830fdc09f70dc287f885cd67679f2c7dae137a38

GEA, 14/11/2024

Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Porteremo a termine opere, è sfida per generazioni future

Pnrr, Strisciuglio (Rfi): Porteremo a termine opere, è sfida per generazioni future

Torino, 14 nov (GEA) - "C'è un grande impegno da parte di Rfi, Fs, dei ministeri e delle imprese. Siamo nel vivo di una sfida mai vista prima, di un'occasione sulla quale dobbiamo essere coesi, concentrati. Siamo sicuri che porteremo a termine le opere e daremo a questo Paese un'infrastruttura più sicura, affidabile e di maggiore qualità e che garantisce ancora meglio le esigenze di mobilità delle nostra gente e delle generazioni future". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. "E' una sfida - ha aggiunto - su cui siamo totalmente impegnati con grande sforzo e soprattutto con risultati concreti che dimostriamo quotidianamente".

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Rixi: Complesso gestire aumento treni e aumento cantieri

Infrastrutture, Rixi: Complesso gestire aumento treni e aumento cantieri

Torino, 14 nov (GEA) - "Incrementare il numero di treni e contemporaneamente aumentare il numero di cantieri sono due elementi che difficilmente generano un servizio di qualità. O bisogna raccontare che avremo comunque difficoltà nel servizio almeno nella prima fase oppure bisogna decidere di diminuire la pressione del traffico ferroviario finché non si è pronti". Lo ha detto il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, all'assemblea di Anceferr. "Questo - ha spiegato - per garantire alle imprese degli slot in cui non si è interrotti continuamente, con una diminuzione dei costi, per assicurare la sicurezza di chi lavora sulla rete e di certezza per gli utenti che usano il servizio ferroviario nazionale".

EFS

POL

14 NOV 2024

Trasporti: Rixi, nel 2030-32 fine lavori su rete e valichi alpini

Trasporti: Rixi, nel 2030-32 fine lavori su rete e valichi alpini Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Siamo passati da 1350 cantieri quest'anno, avremo una stabilizzazione del numero di cantieri ancora per il 2025 per poi forse iniziare a calare dal 2026, garantendo però un proseguo dei lavori fino al 2030/2032 anni in cui pensiamo di poter completare tutta la rete cord del sistema nazionale unendo i principali punti del Paese ai valichi alpini e finire i valichi alpini in particolare Brennero e Tav". Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. "Dobbiamo affrontare sfide importanti come il cambiamento climatico, rendere più resiliente il nostro sistema al cambiamento del clima e anche il processo di decarbonizzazione che punta a utilizzare mezzi sempre più green anche grazie ai fondi del Pnrr: il sistema ferroviario nazionale fa la parte del leone in questo cambiamento. In questo momento stiamo vivendo una trasformazione dove il nostro ministero deve ottemperare le esigenze di mantenere aperte le linee di comunicazione logistiche con un incremento importante del traffico in un momento in cui abbiamo il massimo dei cantieri sulla rete nel nostro Paese. In questo momento c'è una profonda trasformazione sul sistema logistico nazionale c'è una ricostruzione di tutto il tessuto infrastrutturale sia ferroviario sia stradale, sia portuale - conclude -. Abbiamo un paese in cui il sistema infrastrutturale abbastanza anziano e a parte le linee dell'alta velocità fatte negli ultimi decenni". ECO NG01 cmf/ntl 141226 NOV 24

Trasporti: Rixi, rete ferroviaria più resiliente con cybersicurezza

Trasporti: Rixi, rete ferroviaria più resiliente con cybersicurezza Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Dobbiamo mettere a frutto le capacità tecnologiche del nostro Paese, rendere più resiliente anche la rete su quelli che sono criteri di cybersecurity che devono essere sempre più vicini a un criterio di carattere militare e non di carattere civile, visto che oggi più le merci viaggiano sul treno, più i passeggeri viaggiano sul treno, più passa avanti la digitalizzazione e la sensoristica, più diventa importante che questi sistemi siano affidabili in ogni condizione". Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Ancefer 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. ECO NG01 cmf/ntl 141230 NOV 24

Trasporti: Rixi, investimenti su rete ferroviaria +16%

Trasporti: Rixi, investimenti su rete ferroviaria +16% Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Questo vuol dire che noi quest'anno abbiamo il massimo degli investimenti fin ad oggi sulla rete quasi 9,3 miliardi di euro, sono aumentati del 16% rispetto ai 7miliardi dell'anno scorso che era già un anno record e l'anno prossimo continueremo in questa direzione". Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. "Noi pensiamo di essere in grado di affrontare questa sfida performante per rendere il nostro Paese come gateway principale per il Mediterraneo verso il Centro e il Centro-Est Europa non solo per il nostro paese ma in funzione di un continente europeo che negli ultimi decenni cresce a fatica ma che ha bisogno di approvvigionamento e di raggiungere mercati attraverso il sistema portuale europeo. La sfida è anche quella di riuscire contaminare le altre nazioni europee con i nostri sistemi di segnalamento e la nostra qualità - continua Rixi -, credo che il nostro Paese possa ambire ad essere un punto di riferimento anche mondiale su tutti i nuovi sistemi e sulla gestione del traffico ferroviario e questo vuol dire che anche lo stesso Gruppo Fs deve iniziare ad avere una visione non solo nazionale ma internazionale molto attenta perché anche i volumi di affari e la possibilità degli investimenti nel futuro deve essere quella della possibilità di riuscire and attuare investimenti sulla nostra rete ma anche prendere anche investimenti all'estero per consentire alle nostre aziende di potersi sviluppare con una visione a 20 30 anni - conclude -. Solo così il settore può crescere in maniera armonica e non si creano bolle speculative. Dev'essere visione aperta in un continuo confronto tra pubblico e privato". ECO NG01 cmf/ntl 141231 NOV 24

GEA, 14/11/2024

Trasporti, Strisciuglio (Rfi): Avanti per migliorare qualità rete e servizi

Trasporti, Strisciuglio (Rfi): Avanti per migliorare qualità rete e servizi

Torino, 14 nov (GEA) - Quest'anno "accanto a volumi di investimenti e di cantieri mai visti prima, abbiamo anche un considerevole aumento dell'offerta ferroviaria. E, giustamente, la qualità del servizio attesa è qualcosa con cui ci dobbiamo misurare. L'impegno è quotidiano, costante e fondamentale perché come gestori dell'infrastruttura ferroviaria nazionale dobbiamo far funzionare la fabbrica garantendo la qualità del servizio". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. in merito ai disagi e alle difficoltà avute quest'anno sulla rete e sul servizio ferroviario nazionale. "Sono tante le situazioni che compromettono la qualità del servizio - ha spiegato - ma su ognuna portiamo avanti delle azioni".

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Trasporti, Strisciuglio (Rfi): Nel 2024 raggiunto picco difficoltà servizio ferroviario

Trasporti, Strisciuglio (Rfi): Nel 2024 raggiunto picco difficoltà servizio ferroviario

Torino, 14 nov (GEA) - "Nel 2024 abbiamo raggiunto il picco di tutti i fattori che hanno concorso a mettere pressione all'infrastruttura e al servizio ferroviario in generale". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. "Nel biennio 2025-2026 - ha aggiunto - abbiamo sfide analoghe, ma facciamo tesoro delle complessità vissute per migliorare".

EFS

ECO

14 NOV 2024

LE NOTIZIE DI ECONOMIA DELLE 13-4-

LE NOTIZIE DI ECONOMIA DELLE 13-4- Milano, 14 nov. (LaPresse) - TRASPORTI: RIXI, NEL 2030-32 FINE LAVORI SU RETE E VALICHI ALPINI - 'Siamo passati da 1350 cantieri quest'anno, avremo una stabilizzazione del numero di cantieri ancora per il 2025 per poi forse iniziare a calare dal 2026, garantendo però un proseguo dei lavori fino al 2030/2032 anni in cui pensiamo di poter completare tutta la rete cord del sistema nazionale unendo i principali punti del Paese ai valichi alpini e finire i valichi alpini in particolare Brennero e Tav'. Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Ancefer 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. 'Dobbiamo affrontare sfide importanti come il cambiamento climatico, rendere più resiliente il nostro sistema al cambiamento del clima e anche il processo di decarbonizzazione che punta a utilizzare mezzi sempre più green anche grazie ai fondi del Pnrr: il sistema ferroviario nazionale fa la parte del leone in questo cambiamento. In questo momento stiamo vivendo una trasformazione dove il nostro ministero deve ottemperare le esigenze di mantenere aperto le linee di comunicazione logistiche con un incremento importante del traffico in un momento in cui abbiamo il massimo dei cantieri sulla rete nel nostro Paese. In questo momento c'è una profonda trasformazione sul sistema logistico nazionale c'è una ricostruzione di tutto il tessuto infrastrutturale sia ferroviario sia stradale, sia portuale - conclude -. Abbiamo un paese in cui il sistema infrastrutturale abbastanza anziano e a parte le linee dell'alta velocità fatte negli ultimi decenni'.EUROZONA: EUROSTAT CONFERMA PIL A +0,4%, +0,2% OCCUPAZIONE - Nel terzo trimestre del 2024, il PIL destagionalizzato è aumentato dello 0,4% nell'area dell'euro e dello 0,3% nell'UE, rispetto al trimestre precedente. Lo rileva Eurostat, l'ufficio statistico dell'Unione europea, confermando i dati della stima preliminare flash. Nel secondo trimestre del 2024, il PIL era cresciuto dello 0,2% nell'area dell'euro e dello 0,3% nell'UE. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, il PIL destagionalizzato è aumentato dello 0,9% nell'area dell'euro e dell'1,0% nell'UE nel terzo trimestre del 2024, dopo il +0,6% nell'area dell'euro e il +0,8% nell'UE nel trimestre precedente. Il numero di occupati è aumentato dello 0,2% nell'area dell'euro e dello 0,1% nell'UE nel terzo trimestre del 2024, rispetto al trimestre precedente. Nel secondo trimestre del 2024, l'occupazione era cresciuta dello 0,1% in entrambe le aree. Rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente, l'occupazione è aumentata dell'1,0% nell'area dell'euro e dello 0,8% nell'UE nel terzo trimestre del 2024, dopo il +0,9% in entrambe le aree nel secondo trimestre del 2024.(Segue) ECO NG01 ccl 141300 NOV 24

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Strsciuglio (Rfi): Lavoriamo per garantire massima sicurezza nei cantieri

Infrastrutture, Strsciuglio (Rfi): Lavoriamo per garantire massima sicurezza nei cantieri

Torino, 14 nov (GEA) - "L'obiettivo principale per tutti noi che siamo impegnati in questa grande operazione di trasformazione è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. "Abbiamo intrapreso dei percorsi su questo tema su cui non solo auspico di poter lavorare con le associazioni di settore" perché "ci deve essere una condivisione di valori tra Rfi, le imprese che lavorano con noi e le maestranze".

EFS

ECO

14 NOV 2024

Giubileo: Rixi, lavori su trasporto ferroviario con tempi ristretti

Giubileo: Rixi, lavori su trasporto ferroviario con tempi ristretti Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Per quanto riguarda il Giubileo ovviamente abbiamo luci e ombre. Il tempo in cui si è affrontato il problema è stato un tempo particolarmente ristretto perché quando si parla di trasporto ferroviario si parla di investimenti che non solo hanno bisogno di tempi sulle progettazioni e sulle realizzazioni ma hanno anche specifiche particolarmente stringenti che impongono anche un numero limitato di aziende che possono partecipare". Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. ECO NG01 cmf/ntl 141309 NOV 24

GEA, 14/11/2024

Infrastrutture, Miceli (Anceferr): Indotto realtà preziosa, vale un punto di Pil

Infrastrutture, Miceli (Anceferr): Indotto realtà preziosa, vale un punto di Pil

Torino, 14 nov (GEA) - "Con i numeri in crescita, l'indotto offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil. Le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese". Lo ha detto il presidente di Anceferr, Vito Miceli, nel suo intervento all'Assemblea annuale dell'Associazione nazionale costruttori edili ferroviari. "Realtà strutturate e qualificate - ha aggiunto - che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale".

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Strisciuglio (Rfi): Valutiamo aumento cantieri notturni per migliorare circolazione treni

Strisciuglio (Rfi): Valutiamo aumento cantieri notturni per migliorare circolazione treni

Torino, 14 nov (GEA) - "Stiamo lavorando" alla possibilità di aumentare gli slot notturni della manutenzione ferroviaria il numero di cantieri e l'aumento dell'offerta ferroviaria "sono due aspetti da compatibilizzare, ma se non c'è manutenzione non c'è circolazione. Siamo una fabbrica che deve essere mantenuta e deve funzionare". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr.

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Strisciuglio (Rfi): Avanti con Salerno-Reggio Calabria anche in vista di Ponte

Strisciuglio (Rfi): Avanti con Salerno-Reggio Calabria anche in vista di Ponte

Torino, 14 nov (GEA) - "Sulla Salerno-Reggio Calabria siamo partiti con il primo lotto del cantiere Pnrr, la Battipaglia-Romagnano. Il cantiere è già attivo, a breve partiranno operazioni di scavo. Il proseguimento dell'opera è nelle nostre priorità di sviluppo". Lo ha detto l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, durante l'assemblea di Anceferr. "Lo è - ha aggiunto - compatibilmente con le esigenze di condivisione del progetto con il territorio e della valutazione sui diversi lotti dell'opera, compatibilmente con lo sviluppo del progetto del Ponte sullo Stretto cui noi ci dobbiamo attaccare lato Sicilia e lato Calabria con le opere competenti di Rfi".

EFS

ECO

14 NOV 2024

Pnrr: Rixi, investimenti facciano sistema o rischiano di diventare bolla

Pnrr: Rixi, investimenti facciano sistema o rischiano di diventare bolla Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Riteniamo che il nostro sistema nazionale si possa alimentare solo se avrà la capacità di coinvolgere anche gli altri sistemi, inanzitutto quello europeo che non deve essere più un sistema bloccato a livello nazionale ma deve diventare un sistema continentale, dobbiamo aprire mercato alle nostre aziende e irrobustirle per poter andar ad aggredire i mercati fuori dalle alpi". Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. "Questo è quello che noi dobbiamo fare in questo momento perché se no gli investimenti sul Pnrr rischiano semplicemente di diventare una bolla che nel 2027-28 rischia di scoppiare mettendo in crisi il sistema stesso. Quello che sta facendo il governo oggi è quello di pensare come accompagnare il cluster dopo il 2026", conclude. ECO NG01 cmf/ntl 141326 NOV 24

02, 14/11/2024

Miceli (Anceferr), bene Strisciuglio su rassicurazioni post-Pnrr

Miceli (Anceferr), bene Strisciuglio su rassicurazioni post-Pnrr

"Ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro"

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "La risposta positiva di Gianpiero Strisciuglio, alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione". Così il presidente di Anceferr, Vito Miceli, a margine dell'Assemblea dell'associazione dopo le rassicurazioni dell'a.d di Rfi circa il post-Pnrr. (ANSA).

2024-11-14T13:29:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/40a4d5a105ec0cbccab10a1c5f70f2e206c1241547b4368e32f9b13a6739e60a

">https://trust.ansa.it/40a4d5a105ec0cbccab10a1c5f70f2e206c1241547b4368e32f9b13a6739e60a

GEA, 14/11/2024

Pnrr, Miceli (Anceferr): Pianificare strategia infrastrutture oltre il 2026

Pnrr, Miceli (Anceferr): Pianificare strategia infrastrutture oltre il 2026

Torino, 14 nov (GEA) - "Le imprese stanno affrontando in prima linea, con determinazione, la sfida del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ha richiesto un impegno senza precedenti. Oggi chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr un orizzonte chiaro per il futuro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso". Lo ha detto il presidente di Anceferr, Vito Miceli, nel suo intervento all'Assemblea annuale dell'Associazione nazionale costruttori edili ferroviari.

EFS

ECO

14 NOV 2024

GEA, 14/11/2024

Pnrr, Miceli (Anceferr): Pianificare strategia infrastrutture oltre il 2026-2-

Pnrr, Miceli (Anceferr): Pianificare strategia infrastrutture oltre il 2026-2-

Torino, 14 nov (GEA) - Le imprese, ha aggiunto Miceli, "stanno dimostrando di poter crescere e innovare, ma ora è necessario un nuovo programma che garantisca stabilità e continuità oltre il 2026. Senza un quadro definito, rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora, con gravi conseguenze per l'intero settore e per l'occupazione". "Siamo dunque a disposizione - ha ribadito - per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente per ragionare insieme sul futuro delle imprese dopo il Pnrr".

EFS

ECO

14 NOV 2024

Ponte Stretto: Rixi, no Italia divisa a metà, nodi sono sciolti

Ponte Stretto: Rixi, no Italia divisa a metà, nodi sono sciolti Roma, 14 nov. (LaPresse) - "Il Ponte dello Stretto rappresenta uno sguardo oltre il 2026, noi puntiamo a chiudere il collegamento veloce tra Palermo e il Nord Italia nel 2030-32, non si può pensare di avere un'Italia divisa a metà". Così il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi a margine dell'Assemblea Ancefer 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. "Non si può pensare di parlare di un territorio come la Sicilia, che potrebbe essere un hub importante anche in futuro, isolato dal resto del continente e dobbiamo accettare sfide come quelle del Ponte per dimostrare al mondo e a chi sta dall'altra parte del Mediterraneo la capacità italiana di affrontare delle sfide importanti e vincerle - aggiunge -. Per noi i nodi sul Ponte sono tutti sciolti, è evidente che se semplificassimo i processi in questo Paese sarebbe molto utile per tutti per le aziende in primis ma anche per chi ha una visione del Paese. Questo Paese o inizia a correre e a mollare i freni a mano tirati o è un Paese che rischia di deragliare", conclude il viceministro. Chiara Beltrami [cid:cf822b7c-3f66-4fe1-9820-0d29e52f57cf] ROMA 00187 - ITALIA Via Del Tritone, 125 TEL. +39 06 6790080 CELL. +39 340 3444507 www.lapresse.it http://www.lapresse.it/ ECO NG01 cmf/ntl 141336 NOV 24

Rfi: Strisciuglio, procediamo spediti fino ad ora obiettivi conseguiti

Rfi: Strisciuglio, procediamo spediti fino ad ora obiettivi conseguiti Roma 14 nov. (LaPresse) - "Siamo in una fase di grande trasformazione dell'infrastruttura e anche delle tecnologie, sono tantissimi i nostri cantieri, procediamo spediti, fino ad oggi abbiamo conseguito tutti gli obiettivi". Così l'Ad di Rfi Giampiero Strisciuglio a margine all'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. "Siamo nei momenti cruciali della sfida abbiamo interventi su tutta la rete opere di grande trasformazione di connessione sui corridoi nazionali e internazionali, di miglioramento dell'infrastruttura., di tecnologie pensiamo all'Rtms il nostro grande piano di upgrade tecnologico, ma anche tantissimi interventi di manutenzione con un investimento di Rfi che sfiora i 3 miliardi di euro all'anno e che quindi vede coinvolte tante aziende - aggiunge -. L'impegno è costante per garantire il miglioramento della qualità del servizio, l'incremento della nostra infrastruttura da un punto di vista quantitativo con le nuove opere ma anche qualitativo lavorand sulle infrastrutture i sistemi". ECO NG01 cmf/ntl 141348 NOV 24

Rfi: Strisciuglio, con imprese collaborazione e condivisione obiettivi

Rfi: Strisciuglio, con imprese collaborazione e condivisione obiettivi Roma 14 nov. (LaPresse) - "Il lavoro è fatto nella salvaguardia di principi comuni come quello della sicurezza nei cantieri, della qualità degli interventi, della sostenibilità e trova grande valore la collaborazione con il mondo delle imprese con il mondo associativo con la condivisione degli obiettivi che credo siano importanti per tutto il Paese". Così l'Ad di Rfi Giampiero Strisciuglio a margine all'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. ECO NG01 cmf/ntl 141357 NOV 24

Rfi: Strisciuglio, sicurezza lavoratori e sostenibilità sono pilastri

Rfi: Strisciuglio, sicurezza lavoratori e sostenibilità sono pilastri Roma 14 nov. (LaPresse) - "Per noi sicurezza in primis dei lavoratori che sono nei nostri cantieri ma anche delle aziende che lavorano con noi, la qualità dei lavori e la sostenibilità in chiave sia realizzativa sia progettuale ed esecutiva dei lavori sono pilastri fondamentali del nostro piano e troviamo su questi una convergenza di visione con il settore questo è un valore comune questo tipo di condivisione ci aiuta nelle sfide future". Così l'Ad di Rfi Giampiero Strisciuglio a margine all'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. ECO NG01 cmf/ntl 141421 NOV 24

Rfi: Strisciuglio, continueremo ad investire anche dopo 2026

Rfi: Strisciuglio, continueremo ad investire anche dopo 2026 Roma 14 nov. (LaPresse) - "C'è la necessità industriale di proseguire l'ammodernamento e il potenziamento della rete anche dopo il 2026". Così l'Ad di Rfi Giampiero Strisciuglio a margine all'Assemblea Anceferr 2024 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr - L'Italia sui binari della crescita', a Roma. "Una necessità industriale Rfi si è dotata di una struttura organizzativa, realizzativa ed esecutiva per garantire il proseguimento di questo volume di interventi perché è una necessità importante, incrementare la nostra rete dal punto di vista di estensione ma soprattutto lavorare sulla qualità della rete che è già nella nostra dotazione, sicuramente la necessità industriale di continuare ad investire sull'infrastruttura ferroviaria anche negli anni successivi al 2026", conclude. ECO NG01 cmf/ntl 141422 NOV 24

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE =

ADN0761 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE =

Roma, 14 nov. (Adnkronos) - "Cosa succederà alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo 2026. Un orizzonte chiaro per il futuro e siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo". L'Assemblea annuale di Anceferr, l'Associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria, si è aperta con questa richiesta del presidente Vito Miceli che, nella sua relazione, ha evidenziato le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e al Governo la sollecitazione sulla proroga delle misure per il caro materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza cui sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021.

Il presidente Miceli ha dichiarato a fine mattinata: "La risposta positiva dell'Ad Strisciuglio alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione". All'evento hanno preso parte il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il giudice emerito della Consulta, Sabino Cassese, l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Gianpiero Strisciuglio. La mattinata si è conclusa con una tavola rotonda animata da una rappresentanza delle imprese di settore (Ance, Asicaf, Aniaf, Antfer) e dei sindacati di categoria (Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil). Il pomeriggio è stato dedicato agli approfondimenti tecnici, con seminari tematici, realizzati in collaborazione con Cifi, il Collegio ingegneri ferroviari italiani.

"Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti", ha chiarito il viceministro Rixi.

"Buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria - ha aggiunto -

è vecchia e ha problemi di vario tipo. In un territorio come il nostro, geologicamente e morfologicamente complesso, il costo medio di una ferrovia è molto più alto che in altri Paesi. L'aumento dei costi delle materie prime è un tema che colpisce anche questo settore. Oggi l'Italia sta passando da una fase di manutenzione della rete a una forte riorganizzazione per affrontare le sfide del futuro". (segue)

(Eca/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

14-NOV-24 14:47

NNNN

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE (2) =

ADN0762 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE (2) =

(Adnkronos) - Entrano nel merito dell'andamento del Pnrr le parole dell'Ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio: "Rfi ha un ruolo centrale nell'attuazione del Pnrr, con interventi per circa 22 miliardi di euro. Possiamo affermare con soddisfazione che oltre l'83% di questi fondi è già stato impegnato in progetti che riguardano sia la costruzione di nuove opere sia il potenziamento dell'infrastruttura esistente. Stiamo rispettando le scadenze previste, devo dire anche grazie alla tenacia delle persone di Rfi e delle tante imprese che ogni giorno, insieme a noi, danno un contributo decisivo al cambiamento del Paese", ha evidenziato .

"La realizzazione delle infrastrutture - ha detto Sabino Cassese, giudice emerito della Corte Costituzionale, intervistato in merito all'uscita del suo ultimo volume, 'Varcare le frontiere' - è il risultato della capacità amministrativa dello Stato. Le democrazie mature devono curare una pluralità di interessi in conflitto tra di loro e questo richiede capacità di gestire la complessità. E per gestire la complessità bisogna essere capaci di 'varcare le frontiere'".

Una pianificazione per il dopo Pnrr. "Con i numeri in crescita, l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese. Realtà strutturate e qualificate che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale", sottolinea Miceli. "Cosa succederà a queste imprese, che oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia, un orizzonte chiaro per il futuro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Le imprese stanno dimostrando di poter crescere e innovare, ma ora è necessario un nuovo programma che garantisca stabilità e continuità oltre il 2026. Siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un

tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente",
aggiunge. (segue)

(Eca/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

14-NOV-24 14:47

NNNN

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE (3) =

ADN0763 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE (3) =

(Adnkronos) - Patente a punti: oggi crea nuova burocrazia, chiediamo la qualificazione delle imprese e un registro. Per il presidente Anceferr "il sistema di patente a punti, introdotto con il decreto 19/2024 per aumentare la sicurezza sui cantieri, al momento, si concretizza in un mero sistema di decurtazione e recupero di crediti tramite corsi di formazione, piuttosto che in uno strumento di innovazione, perché impone alle imprese un eccessivo carico burocratico senza apportare reali benefici. Inoltre, il sistema esenta le imprese più qualificate, ma richiede comunque loro di monitorare la regolarità dei subappaltatori, imponendo un onere amministrativo eccessivo per chi già opera secondo elevati standard di sicurezza". Come imprese qualificate del settore edile ferroviario "ci aspettavamo altro. Credevamo si potesse finalmente realizzare un meccanismo in grado di far emergere le criticità del settore edile, attraverso per esempio un sistema di verifiche sulle imprese riguardo a: sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale assunto, mezzi, attrezzature e tecnologie adottate, curriculum e storia, ma anche il livello di formazione specifica del personale nel rispetto degli obblighi normativi". Anceferr da tempo chiede la creazione di un "registro pubblico delle imprese di costruzione. Un 'casellario' con tutte le informazioni che qualificano l'azienda".

Sempre più forte collaborazione con Rfi, mantenere alto il livello di qualità. Il presidente ha poi evidenziato il ruolo di Anceferr come partner di Rfi, proponendo la creazione di percorsi formativi specifici per la certificazione delle competenze tecniche richieste nel contesto ferroviario. "Ci aspettiamo da Rfi una revisione volta a elevare il livello qualitativo dei sistemi di qualifica, ma mantenendo fede al principio che le imprese che eseguono lavori in presenza di esercizio ferroviario devono essere altamente specialistiche. Non possiamo permetterci di abbassare i requisiti per l'accesso al sistema di qualifica per chi opera in cantieri complessi e ad alto rischio" ha dichiarato il presidente. Il tema della formazione dei giovani è strategica, per cui Anceferr si propone come "scuola di cantiere"

per la formazione di tecnici e operatori qualificati, in collaborazione con Rfi che possa certificare le competenze.

Proroga decreto Aiuti per il caro materiali, si rischia paralisi cantieri. Da Miceli infine, un appello a governo e Parlamento perché con la prossima legge di bilancio si intervenga a sciogliere definitivamente l'interrogativo sulla proroga del Decreto Aiuti, "strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso, travolti da aumenti eccezionali dei prezzi e che va prorogato anche per il 2025, pena il rischio di un blocco dei cantieri, a partire da quelli del Pnrr. La misura finora ha assicurato la prosecuzione dei lavori appaltati nel periodo Covid, con la firma di accordi economici precedenti al 31 dicembre 2021, oggi non più sostenibili. Senza il Decreto aiuti e senza misure adeguate, sarebbe insostenibile continuare a lavorare. In alternativa, chiediamo altri meccanismi che consentano l'adeguamento dei contratti di appalto alle nuove esigenze attraverso una riprogrammazione dei lavori in corso, o la definizione di una exit strategy, una via di fuga consensuale per le imprese, per esempio, accordando lo scioglimento dei contratti senza contenziosi".

(Eca/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

14-NOV-24 14:47

NNNN

02, 14/11/2024

Ance, senza proroga incentivi contro caro materiali stop cantieri

Ance, senza proroga incentivi contro caro materiali stop cantieri

Vicepresidente Ghella all'Assemblea Anceferr

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Siamo a un mese e mezzo della scadenza della misura contro il caro materiali e non sappiamo se il primo gennaio i nostri cantieri saranno in grado di operare oppure no. Senza una proroga il blocco dei cantieri non è un rischio, è una certezza". Lo ha ribadito il vicepresidente Ance, Federico Ghella, dal palco dell'Assemblea Anceferr. "Le più importanti opere del Pnrr senza ristori non saranno in grado di procedere. Non avere certezza di queste risorse ci preoccupa. Senza contare che oltre alla proroga, le imprese hanno il problema di vedersi riconosciuti i ristori degli anni passati. Aspettiamo ancora 1,8 miliardi. Anche in tema revisione prezzi ci siamo spesi lavorando al tavolo con il ministero ma nel correttivo si è fatto un passo indietro", ha spiegato. (ANSA).

2024-11-14T15:25:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02

<a

href="https://trust.ansa.it/435193f61a1a01187e4f6e6f68901b1d52c9556e304cb64b2d114ccb113efc93

">https://trust.ansa.it/435193f61a1a01187e4f6e6f68901b1d52c9556e304cb64b2d114ccb113efc93

33, 14/11/2024

Ance, senza proroga incentivi contro caro materiali stop cantieri

Ance, senza proroga incentivi contro caro materiali stop cantieri

Vicepresidente Ghella all'Assemblea Anceferr

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - "Siamo a un mese e mezzo della scadenza della misura contro il caro materiali e non sappiamo se il primo gennaio i nostri cantieri saranno in grado di operare oppure no. Senza una proroga il blocco dei cantieri non è un rischio, è una certezza". Lo ha ribadito il vicepresidente Ance, Federico Ghella, dal palco dell'Assemblea Anceferr. "Le più importanti opere del Pnrr senza ritorsioni non saranno in grado di procedere. Non avere certezza di queste risorse ci preoccupa. Senza contare che oltre alla proroga, le imprese hanno il problema di vedersi riconosciuti i ritorsioni degli anni passati. Aspettiamo ancora 1,8 miliardi. Anche in tema revisione prezzi ci siamo spesi lavorando al tavolo con il ministero ma nel correttivo si è fatto un passo indietro", ha spiegato. (ANSA).

2024-11-14T15:27:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA33

<a

href="https://trust.ansa.it/d5e6697c428812fcca0b63ebeb922fd136b059dbfee6e63c7af19fea2fe1804

">https://trust.ansa.it/d5e6697c428812fcca0b63ebeb922fd136b059dbfee6e63c7af19fea2fe1804

Rfi, Pnrr: Avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026

Rfi, Pnrr: Avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026 Rfi, Pnrr: Avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026

(Energia Oltre) Roma, 14/11/2024 - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo FS con RFI

raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'AD di RFI Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e PNRR.

Nell'ambito del PNRR Strisciuglio spiega come «abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima».

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza «l'obiettivo - dichiara l'AD di RFI - è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità».

(set) 20241114T154718Z

RFI, PNRR: avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026

RFI, PNRR: avanti con potenziamento della rete ferroviaria anche dopo il 2026 (AGENPARL) - gio 14 novembre 2024 RFI, PNRR: AVANTI CON POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026

* L'AD di Rete Ferroviaria Italiana Gianpiero Strisciuglio all'assemblea Anceferr

Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo FS con RFI raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'AD di RFI Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e PNRR.

Nell'ambito del PNRR Strisciuglio spiega come «abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima».

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza «l'obiettivo - dichiara l'AD di RFI - è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità». A importanti volumi di investimento consegue un ingente aumento dell'offerta ferroviaria. Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per RFI, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione. «RFI spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria - prosegue Strisciuglio - e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete».

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di RFI nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. «L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri - dichiara l'AD Strisciuglio - su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze».

2024-11-14 15:51:02 4193818

POL Gnews,Politica Interna

<https://agenparl.eu/2024/11/14/rfi-pnrr-avanti-con-potenziamento-della-rete-ferroviaria-anche-dopo-il-2026/>

01, 14/11/2024

+++ ANSA: PRIMA PAGINA / SERVIZI FOTO INFOGRAFICA 15.30 +++ (2)

+++ ANSA: PRIMA PAGINA / SERVIZI FOTO INFOGRAFICA 15.30 +++ (2)

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - -

++ CRONACA ++

1) PRESUNTA VIOLENZA SU UNA 16ENNE, DUE RAGAZZI ARRESTATI

Per 17enne e 18enne. Da Tribunale Rimini e dei minori di
Bologna. Individuati dopo appuntamento sui social
Bologna, 50 righe entro le 19.30

- QUINDICENNE SI IMPICCA, AGGREDITO RAGAZZINO 'CONTESO'

A prenderlo a schiaffi un gruppo di coetanei
Piazza Armerina, box, 40 righe entro le 19.30

2) MORTA PER INTERVENTO A NASO, INDAGATI RISCHIANO NUOVE ACCUSE

Domani l'autopsia. Verifiche sul rispetto protocolli
sicurezza
Roma, 40 righe di Marco Maffettone entro le 19.30

- IN TRE MORIRONO SOTTO UNA VALANGA, INDAGATO L'ISTRUTTORE

La tragedia nell'aprile del 2023 in val di Rhemes, la guida
alpina della Val d'Aosta fu l'unico sopravvissuto
Aosta, 40 righe entro le 19.30

3) MAXI EVASIONE IVA ALL'OMBRA DELLE MAFIE, OLTRE 200 INDAGATI

Coinvolte 400 società, perquisizioni in mezza Europa e Dubai
Con la frode carosello si lavavano i soldi sporchi
Palermo, 60 righe entro le 19.30

- APPALTI STRADE ROMA, TROVATI SOLDI NELLE CASE DEGLI INDAGATI

Acquisiti documenti. Verifiche su gare per le banchine dei
ponti
Roma, 40 righe entro le 19.30

4) AUTISTA DI BUS AGGREDITO E PICCHIATO DA RAGAZZINI A PARMA

'Mi hanno dato un pugno in faccia senza motivo'
Parma, 40 righe entro le 19.30

- 'RESPONSABILI DEL GENOCIDIO', HOTEL RIFIUTA CLIENTI ISRAELE

Un garnì non accetta un gruppo di turisti sulle Dolomiti
Selva di Cadore (Belluno), 40 righe entro le 19.30

- AGGRESSIONE A TIFOSO DISABILE, DASPO DI 5 ANNI PER DUE

Identificati due cinquantenni grazie a testimonianze e video
Mantova, la storia, 40 righe entro le 19.30

- OROLOGIO DA 100MILA EURO RAPINATO A NERES, 3 ARRESTI A NAPOLI

La rapina progettata già alla firma del contratto. Carte,

'Come ho fatto per Zuniga già sapevo che aveva'

Napoli, 40 righe entro le 19.30

5) IL G7 TURISMO TRA SOSTENIBILITÀ E RISPETTO COMUNITÀ LOCALI

Santanchè, settore chiamato a profondo rinnovamento

Firenze, 50 righe dell'inviata Cinzia Conti entro le 19.00

6) VENDUTO CA' DARIO, IL PALAZZO MALEDETTO DI VENEZIA

Aggiudicato all'asta per 18 milioni, fu anche di Raul

Gardini e del manager degli Who

Venezia, la storia, 40 righe entro le 19.30

7) LEGAL TECH E PRIVACY ENGINEER, ECCO I NUOVI LAVORI DALL'IA

In Italia piano da 4 miliardi, ma 1 italiano su 2 non è

pronto

Roma, 60 righe di Benedetta Bianco entro le 19.30

- EVO, L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE CHE LEGGE IL DNA

Decodifica le sequenze genetiche e le modella

Roma, focus, 40 righe entro le 19.30

(NOTIZIA CON EMBARGO ALLE 20.00)

++ VATICANO ++

1) BAMBINI ITALIANI ADOTTATI NEGLI USA, UNA LETTERA AL PAPA

Una storia risalente agli anni 50-70, tanti figli di ragazze

madri

Città del Vaticano, la storia, di Manuela Tulli entro le

19.30

++ MONDO ++

1) UN ITALIANO ARRESTATO PER DROGA IN RUSSIA, RISCHIA 20 ANNI

'Fermato a settembre con la moto al confine lettone con 170

grammi di hashish'. Incriminato per traffico di stupefacenti

Mosca, 40 righe di Alberto Zanconato entro le 19.30

2) L'OMBRA DI UN ATTENTATO SUL VERTICE DEL G20 IN BRASILE

Un bolsonarista kamikaze attacca il cuore della democrazia

nella capitale

Brasilia, 50 righe di Patrizia Antonini, entro le 19.30

++ ECONOMIA ++

1) GOVERNO RIALZERA' FONDO AUTO, 'PUNTIAMO TUTTO SU OFFERTA'

Urso, 'Stellantis si assuma responsabilità di rilancio'

Roma, 50 righe di Amalia Angotti entro le 19.00

- BERCO RITIRA I 480 LICENZIAMENTI

I sindacati, rimossa anche la disdetta degli accordi

integrativi aziendali

Bologna, 40 righe entro le 19.00

2) NELLA SECONDA META' DEL 2025 I CANTIERI PER IL PONTE

La società, via libera dal Cipess forse a dicembre.

Salvini, in caso di terremoto l'unica cosa che resterebbe in piedi

Roma, 40 righe di Alfonso Abagnale entro le 19.00

- I COSTRUTTORI FERROVIARI, IL CODICE NON AUMENTA LA SICUREZZA

Appello Anceferr, serve programmazione oltre Pnrr.

Strisciuglio, centrati tutti gli obiettivi previsti

Roma, 40 righe di Alfonso Abagnale entro le 19.00

3) RYANAIR RIMBORSERÀ I COSTI EXTRA DEL CHECK IN

Antitrust, impegno della compagnia per oltre 1,5 milioni

Roma, 40 righe di Monica Paternesi entro le 19.00

- MULTE PIU' SALATE DA GENNAIO, RISCHIO RINCARI DEL 6%

Assoutenti, 10 euro in più per guida con il cellulare

Roma, 40 righe di Mila Onder entro le 19.00

- MULTA UE DA 798 MILIONI PER IL MARKETPLACE DI FACEBOOK

'Meta ha violato le norme antitrust'

Bruxelles, box, 30 righe entro le 19.30

4) 'IN ITALIA 200MILA BIMBI 0-5 ANNI IN POVERTÀ ALIMENTARE'

Save The Children: 'Uno su dieci vive in case mal riscaldate'

Roma, 50 righe di Emanuela De Crescenzo entro le 19.30

++ FINANZA ++

1) LA BORSA PUNTA AL TERZO POLO, VOLANO MPS E IL BANCO

Il Mef blinda Siena. Castagna cauto ma il mercato vede le nozze

Milano, 60 righe di Paolo Algisi entro le 19.30

2) TIM VUOLE TORNARE AL DIVIDENDO, LABRIOLA LAVORA AL PIANO

'Confermiamo le guidance per il 2024, c'è spazio per migliorare'

Milano, 40 righe di Sara Bonifazio entro le 20.00

3) L'UTILE SOSTIENE PROSIEBEN IN BORSA, MEDIASET VALUTA MOSSE

Nessuna novità su vendita società non core, pubblicità pesante in Germania

Milano, 40 righe di Alfonso Neri entro le 19.00 (ANSA).

2024-11-14T15:51:00+01:00

RED-RED

ANSA per CAMERA01 NS055

<a

href="https://trust.ansa.it/51162befe27d47ce12f43db804ca10f1ca7e15e840e5541c81629866472304e1
">https://trust.ansa.it/51162befe27d47ce12f43db804ca10f1ca7e15e840e5541c81629866472304e1

INFRASTRUTTURE: RFI, RECORD INVESTIMENTI NEL 2024, CON GRUPPO FS RAGGIUNGE 9 MLD =

ADN0979 7 ECO 0 ADN ECO NAZ

INFRASTRUTTURE: RFI, RECORD INVESTIMENTI NEL 2024, CON GRUPPO FS RAGGIUNGE 9 MLD =

Roma, 14 nov. (Adnkronos) - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il gruppo Fs con Rfi raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e Pnrr. Nell'ambito del Pnrr Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del gruppo Fs non si limitano al Piano nazionale di ripresa e resilienza: "L'obiettivo è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità, aggiunge l'ad. "Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per Rfi, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione", si sottolinea. "Rfi spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete", prosegue Strisciuglio.

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di Rfi nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. "L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze", conclude Strisciuglio.

(Eco-Mis/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

14-NOV-24 15:53

NNNN

Pnrr: Rfi, avanti con potenziamento Rete ferroviaria anche dopo 2026

NOVA0460 3 ECO 1 NOV INT

Pnrr: Rfi, avanti con potenziamento Rete ferroviaria anche dopo 2026

Roma, 14 nov - (Nova) - Investimenti record per la Rete ferroviaria italiana: il gruppo Fs con Rfi raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del Covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'Ad di Rfi Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e Pnrr. Nell'ambito del Pnrr Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima". Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del gruppo Fs non si limitano al Piano nazionale di ripresa e resilienza, "l'obiettivo - dichiara l'Ad - e' proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità". (segue) (Rin)

NNNN

Pnrr, Rfi: centrati tutti gli obiettivi fino ad ora previsti

Pnrr, Rfi: centrati tutti gli obiettivi fino ad ora previsti Pnrr, Rfi: centrati tutti gli obiettivi fino ad ora previsti Strisciuglio: "avanti con gli investimenti anche dopo il 2026"

Roma, 14 nov. (askanews) - "Abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima". Lo ha detto l'ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, intervenendo ad Anceferr.

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo Fs non si limitano al Piano nazionale di ripresa e resilienza "l'obiettivo - ha aggiunto Strisciuglio - è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità".

Red/Sen 20241114T160410Z

PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

DIR2873 3 POL 0 RR1 N/AMB / DIR /TXT

PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

(DIRE) Roma, 14 nov. - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo FS con RFI raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'AD di RFI Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e PNRR.

Nell'ambito del PNRR Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "l'obiettivo- dichiara l'AD di RFI- è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità".

A importanti volumi di investimento consegue un ingente aumento dell'offerta ferroviaria. Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per RFI, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione. "RFI spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria- prosegue Strisciuglio- e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete".

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di RFI nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. "L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri- dichiara l'AD Strisciuglio- su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze".

(Com/Ran/Dire)

16:03 14-11-24

NNNN

PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

DIR2872 3 POL 0 RR1 N/POL / DIR /TXT

PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

(DIRE) Roma, 14 nov. - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo FS con RFI raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'AD di RFI Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e PNRR.

Nell'ambito del PNRR Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "l'obiettivo- dichiara l'AD di RFI- è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità".

A importanti volumi di investimento consegue un ingente aumento dell'offerta ferroviaria. Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per RFI, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione. "RFI spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria- prosegue Strisciuglio- e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete".

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di RFI nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. "L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri- dichiara l'AD Strisciuglio- su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze".

(Com/Ran/Dire)

16:03 14-11-24

NNNN

PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

DIR2874 3 POL 0 RR1 N/ECO / DIR /TXT

PNRR. RFI: AVANTI CON POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO 2026

(DIRE) Roma, 14 nov. - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo FS con RFI raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'AD di RFI Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e PNRR.

Nell'ambito del PNRR Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza "l'obiettivo- dichiara l'AD di RFI- è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità".

A importanti volumi di investimento consegue un ingente aumento dell'offerta ferroviaria. Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per RFI, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione. "RFI spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria- prosegue Strisciuglio- e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete".

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di RFI nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. "L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri- dichiara l'AD Strisciuglio- su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze".

(Com/Ran/Dire)

16:03 14-11-24

NNNN

ITP, 14/11/2024

RFI: STRISCIUGLIO "POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026"

ZCZC IPN 700

ECO --/T

RFI: STRISCIUGLIO "POTENZIAMENTO RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026"

ROMA (ITALPRESS) - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo Fs con Rri raggiunge i 9 miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'Ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e Pnrr.

Nell'ambito del Pnrr, Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Pnrr: "L'obiettivo - dichiara l'Ad di Rfi - è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità".

(ITALPRESS) - (SEGUE).

ads/com

14-Nov-24 16:07

NNNN

RFI, PNRR: AVANTI CON POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026

I9CO1590274 4 ECO ITA R01

RFI, PNRR: AVANTI CON POTENZIAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA ANCHE DOPO IL 2026

(9Colonne) Roma, 14 nov - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il Gruppo FS con RFI raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'AD di RFI Gianpiero Strisciuglio intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e PNRR. Nell'ambito del PNRR Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima". Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del Gruppo FS non si limitano al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza «l'obiettivo - dichiara l'AD di RFI - è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità».

A importanti volumi di investimento consegue un ingente aumento dell'offerta ferroviaria. Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per RFI, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione. "RFI spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria - prosegue Strisciuglio - e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete".

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di RFI nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. "L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri - dichiara l'AD Strisciuglio - su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze". (fre)

141613 NOV 24

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE =

LAB0270 7 LAV 0 LAB LAV NAZ

INFRASTRUTTURE: ANCEFERR, 'STRATEGIA PER DOPO PNRR, SINERGIA CON RFI SU FORMAZIONE PER LAVORO IN CANTIERE =

Roma, 14 nov. (Labitalia) - "Cosa succederà alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo 2026. Un orizzonte chiaro per il futuro e siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo". L'Assemblea annuale di Anceferr, l'Associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria, si è aperta con questa richiesta del presidente Vito Miceli che, nella sua relazione, ha evidenziato le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e al Governo la sollecitazione sulla proroga delle misure per il caro materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza cui sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021. Il presidente Miceli ha dichiarato a fine mattinata: "La risposta positiva dell'Ad Strisciuglio alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione". All'evento hanno preso parte il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il giudice emerito della Consulta, Sabino Cassese, l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Gianpiero Strisciuglio. La mattinata si è conclusa con una tavola rotonda animata da una rappresentanza delle imprese di settore (Ance, Asicaf, Aniaf, Antfer) e dei sindacati di categoria (Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil). Il pomeriggio è stato dedicato agli approfondimenti tecnici, con seminari tematici, realizzati in collaborazione con Cifi, il Collegio ingegneri ferroviari italiani.

"Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti", ha chiarito il viceministro Rixi.

"Buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria - ha aggiunto - è vecchia e ha problemi di vario tipo. In un territorio come il

nostro, geologicamente e morfologicamente complesso, il costo medio di una ferrovia è molto più alto che in altri Paesi. L'aumento dei costi delle materie prime è un tema che colpisce anche questo settore. Oggi l'Italia sta passando da una fase di manutenzione della rete a una forte riorganizzazione per affrontare le sfide del futuro". Entrano nel merito dell'andamento del Pnrr le parole dell'Ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio: "Rfi ha un ruolo centrale nell'attuazione del Pnrr, con interventi per circa 22 miliardi di euro. Possiamo affermare con soddisfazione che oltre l'83% di questi fondi è già stato impegnato in progetti che riguardano sia la costruzione di nuove opere sia il potenziamento dell'infrastruttura esistente. Stiamo rispettando le scadenze previste, devo dire anche grazie alla tenacia delle persone di Rfi e delle tante imprese che ogni giorno, insieme a noi, danno un contributo decisivo al cambiamento del Paese", ha evidenziato "La realizzazione delle infrastrutture - ha detto Sabino Cassese, giudice emerito della Corte Costituzionale, intervistato in merito all'uscita del suo ultimo volume, 'Varcare le frontiere' - è il risultato della capacità amministrativa dello Stato. Le democrazie mature devono curare una pluralità di interessi in conflitto tra di loro e questo richiede capacità di gestire la complessità. E per gestire la complessità bisogna essere capaci di 'varcare le frontiere'".

Una pianificazione per il dopo Pnrr. "Con i numeri in crescita, l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese. Realtà strutturate e qualificate che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale", sottolinea Miceli. "Cosa succederà a queste imprese, che oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia, un orizzonte chiaro per il futuro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Le imprese stanno dimostrando di poter crescere e innovare, ma ora è necessario un nuovo programma che garantisca stabilità e continuità oltre il 2026. Siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente", aggiunge. Patente a punti: oggi crea nuova burocrazia, chiediamo la qualificazione delle imprese e un registro. Per il presidente Anceferr "il sistema di patente a punti, introdotto con il decreto 19/2024 per aumentare la sicurezza sui cantieri, al momento, si concretizza in un

mero sistema di decurtazione e recupero di crediti tramite corsi di formazione, piuttosto che in uno strumento di innovazione, perché impone alle imprese un eccessivo carico burocratico senza apportare reali benefici. Inoltre, il sistema esenta le imprese più qualificate, ma richiede comunque loro di monitorare la regolarità dei subappaltatori, imponendo un onere amministrativo eccessivo per chi già opera secondo elevati standard di sicurezza". Come imprese qualificate del settore edile ferroviario "ci aspettavamo altro. Credevamo si potesse finalmente realizzare un meccanismo in grado di far emergere le criticità del settore edile, attraverso per esempio un sistema di verifiche sulle imprese riguardo a: sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale assunto, mezzi, attrezzature e tecnologie adottate, curriculum e storia, ma anche il livello di formazione specifica del personale nel rispetto degli obblighi normativi". Anceferr da tempo chiede la creazione di un "registro pubblico delle imprese di costruzione. Un 'casellario' con tutte le informazioni che qualificano l'azienda".

Sempre più forte collaborazione con Rfi, mantenere alto il livello di qualità. Il presidente ha poi evidenziato il ruolo di Anceferr come partner di Rfi, proponendo la creazione di percorsi formativi specifici per la certificazione delle competenze tecniche richieste nel contesto ferroviario. "Ci aspettiamo da Rfi una revisione volta a elevare il livello qualitativo dei sistemi di qualifica, ma mantenendo fede al principio che le imprese che eseguono lavori in presenza di esercizio ferroviario devono essere altamente specialistiche. Non possiamo permetterci di abbassare i requisiti per l'accesso al sistema di qualifica per chi opera in cantieri complessi e ad alto rischio" ha dichiarato il presidente. Il tema della formazione dei giovani è strategica, per cui Anceferr si propone come "scuola di cantiere" per la formazione di tecnici e operatori qualificati, in collaborazione con Rfi che possa certificare le competenze. Proroga decreto Aiuti per il caro materiali, si rischia paralisi cantieri. Da Miceli infine, un appello a governo e Parlamento perché con la prossima legge di bilancio si intervenga a sciogliere definitivamente l'interrogativo sulla proroga del Decreto Aiuti, "strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso, travolti da aumenti eccezionali dei prezzi e che va prorogato anche per il 2025, pena il rischio di un blocco dei cantieri, a partire da quelli del Pnrr. La misura finora ha assicurato la prosecuzione dei lavori appaltati nel periodo Covid, con la firma di accordi economici precedenti al 31 dicembre 2021, oggi non più sostenibili. Senza il Decreto aiuti e senza misure adeguate, sarebbe

insostenibile continuare a lavorare. In alternativa, chiediamo altri meccanismi che consentano l'adeguamento dei contratti di appalto alle nuove esigenze attraverso una riprogrammazione dei lavori in corso, o la definizione di una exit strategy, una via di fuga consensuale per le imprese, per esempio, accordando lo scioglimento dei contratti senza contenziosi".

(Red-Lab/Labitalia)

ISSN 2499 - 3166

14-NOV-24 16:52

NNNN

>>>ANSA/ I costruttori ferroviari demoliscono la patente a punti

>>>ANSA/ I costruttori ferroviari demoliscono la patente a punti
Rfi rassicura su lavori oltre il Pnrr. Finora centrati obiettivi

(di Alfonso Abagnale)

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - I costruttori edili ferroviari demoliscono la patente a punti, varata dal governo per aumentare la sicurezza nei cantieri. Vengono, però, rassicurati che per le imprese del settore ci sarà vita oltre il Pnrr.

"La patente a punti è un dispositivo che poco inciderà sulla sicurezza nei cantieri edili", afferma il presidente di Anceferr, Vito Miceli, all'Assemblea annuale dell'associazione, denunciando che "è nato un sistema che moltiplica le procedure amministrative, impone oneri che non sembrano proporzionati all'obiettivo di maggiore sicurezza e penalizza le imprese che operano nel settore degli appalti pubblici". Alla fine "si concretizza in un mero sistema di decurtazione di crediti a seguito di irregolarità e in una successiva rintegrazione di crediti attraverso corsi di formazione", sottolinea Miceli. Serve, invece, un meccanismo capace di "far emergere le criticità" del settore edile, attraverso, per esempio, un "sistema di verifiche" sulle imprese circa sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale, mezzi, attrezzature, tecnologie adottate, spiega.

Il presidente di Anceferr, ricordando che l'indotto dà lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, sollecita le istituzioni a "pianificare per tempo una strategia che vada oltre il Pnrr" perché "rischiamo di veder vanificati gli sforzi fatti finora". E su questo una prima rassicurazione arriva direttamente da Rfi. "La rete ferroviaria italiana ha la necessità industriale di proseguire anche oltre il 2026 in un'azione di rinnovo e potenziamento, questo è sicuro, è un tema che è presente nei nostri piani, è costantemente al centro della nostra discussione con le istituzioni", dice l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, nel suo intervento. Questo "ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro", la replica di Miceli.

Sempre Strisciuglio ha poi messo in chiaro che Rfi ha "centrato tutti gli obiettivi finora previsti dal Pnrr",

spiegando che "abbiamo circa 400 cantieri attivi sul Pnrr e abbiamo speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal Pnrr". Quindi "siamo assolutamente in moto con grande impegno sugli obiettivi del Pnrr", scandisce.

"Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti, abbiamo buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria che è vecchia e che ha problemi di vario tipo", aggiunge il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, prendendo la parola e quindi indicando che i lavori di ammodernamento andranno avanti anche dopo la scadenza del Pnrr. Il Paese "sta passando da una fase di manutenzione della rete a una fase di rivedere completamente la rete per affrontare le sfide del futuro", specifica il viceministro.

Nel corso dell'Assemblea è intervenuto, anche il vicepresidente Ance, Federico Ghella, invitando il governo a "prorogare" gli incentivi contro il caro materiali altrimenti c'è il rischio concreto di uno stop ai cantieri. Punto questo sottolineato anche dal presidente Anceferr. "Strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso", ha detto Miceli. (ANSA).

2024-11-14T18:11:00+01:00

AL

ANSA per CAMERA02 NS055 NS055

<a

href="https://trust.ansa.it/dd21c878dbf9e77b9e018483572af09af1b45598640128fc76c475135e14e7aa

">https://trust.ansa.it/dd21c878dbf9e77b9e018483572af09af1b45598640128fc76c475135e14e7aa

INFRASTRUTTURE: RFI, RECORD INVESTIMENTI NEL 2024, CON GRUPPO FS RAGGIUNGE 9 MLD =

LAB0327 7 LAV 0 LAB LAV NAZ

INFRASTRUTTURE: RFI, RECORD INVESTIMENTI NEL 2024, CON GRUPPO FS RAGGIUNGE 9 MLD =

Roma, 14 nov. (Labitalia) - Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il gruppo Fs con Rfi raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e Pnrr. Nell'ambito del Pnrr Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

Gli investimenti e i piani di sviluppo infrastrutturale del gruppo Fs non si limitano al Piano nazionale di ripresa e resilienza: "L'obiettivo è proseguire anche oltre il 2026 con il rinnovo e il potenziamento della rete per migliorarne affidabilità, qualità e sostenibilità, aggiunge l'ad. "Il miglioramento della qualità del servizio e l'incremento dei collegamenti rappresentano una priorità per Rfi, che sta investendo in manutenzione straordinaria e innovazione", si sottolinea. "Rfi spende circa tre miliardi all'anno di manutenzione straordinaria e, per la diagnostica predittiva, ha recentemente attivato una control room per gestire eventi straordinari che si verificano sulla rete", prosegue Strisciuglio.

Un focus anche sulla sicurezza nei cantieri con un impegno costante di Rfi nella formazione e nei controlli a sorpresa per garantire standard elevati. "L'obiettivo principale è quello di garantire la massima sicurezza delle persone che oggi lavorano nei nostri cantieri su questo tema auspico di poter lavorare con le associazioni di settore perché è fondamentale una condivisione di valori tra la nostra azienda, le imprese che lavorano con noi e le maestranze", conclude Strisciuglio.

(Red-Lab/Labitalia)

NNNN

DIRE, 14/11/2024

IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR

DIR3736 3 ECO 0 RR1 N/POL / DIR /TXT

IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR

(DIRE) Roma, 14 nov. - Si è svolta oggi a Roma l'Assemblea annuale di Anceferr, Associazione nazionale delle imprese di costruzione ferroviaria, 'Infrastruttura ferroviaria e Pnrr, l'Italia sui binari della crescita'. "Cosa succederà alle imprese, che hanno investito e oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia che vada oltre il traguardo 2026. Un orizzonte chiaro per il futuro e siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo". L'Assemblea si è aperta con questa richiesta del presidente Anceferr, Vito Miceli che, nella sua relazione, ha evidenziato le priorità per il settore: una pianificazione strategica post-Pnrr; una modifica dell'attuale sistema della patente a punti nella direzione della qualificazione dell'impresa; una collaborazione sempre più stretta con Rfi anche sui temi della formazione; il rilancio del lavoro sul cantiere con lo sguardo alle giovani generazioni e al Governo la sollecitazione sulla proroga delle misure per il caro materiali, contenute nel decreto Aiuti, senza cui sarebbero a rischio i cantieri appaltati entro fine 2021.

Il presidente Miceli ha dichiarato a fine mattinata: "La risposta positiva dell'Ad Strisciuglio alle nostre richieste ci incoraggia sul proseguimento del nostro lavoro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Si rischiano gravi conseguenze per il settore e l'occupazione".(SEGUE)

(Com/Red/ Dire)

18:38 14-11-24

NNNN

IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR -2-

DIR3737 3 ECO 0 RR1 N/POL / DIR /TXT

IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR -2-

(DIRE) Roma, 14 nov. - All'evento hanno preso parte il viceministro ai Trasporti, Edoardo Rixi, il giudice emerito della Consulta, Sabino Cassese, l'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, Gianpiero Strisciuglio. La mattinata si è conclusa con una tavola rotonda animata da una rappresentanza delle imprese di settore (Ance, Asicaf, Aniaf, Antfer) e dei sindacati di categoria (Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil). Il pomeriggio è stato dedicato agli approfondimenti tecnici, con seminari tematici, realizzati in collaborazione con Cifi, il Collegio ingegneri ferroviari italiani.

"Il cambiamento climatico impone la progettazione e realizzazione di opere che siano resilienti", ha chiarito il viceministro Rixi. "Buona parte della nostra infrastruttura ferroviaria- ha aggiunto- è vecchia e ha problemi di vario tipo. In un territorio come il nostro, geologicamente e morfologicamente complesso, il costo medio di una ferrovia è molto più alto che in altri Paesi. L'aumento dei costi delle materie prime è un tema che colpisce anche questo settore. Oggi l'Italia sta passando da una fase di manutenzione della rete a una forte riorganizzazione per affrontare le sfide del futuro".

Entrano nel merito dell'andamento del Pnrr le parole dell'Ad di Rfi, Gianpiero Strisciuglio: "Rfi ha un ruolo centrale nell'attuazione del Pnrr, con interventi per circa 22 miliardi di euro. Possiamo affermare con soddisfazione che oltre l'83% di questi fondi è già stato impegnato in progetti che riguardano sia la costruzione di nuove opere sia il potenziamento dell'infrastruttura esistente. Stiamo rispettando le scadenze previste, devo dire anche grazie alla tenacia delle persone di Rfi e delle tante imprese che ogni giorno, insieme a noi, danno un contributo decisivo al cambiamento del Paese", ha evidenziato.

"La realizzazione delle infrastrutture- ha detto Sabino Cassese, giudice emerito della Corte Costituzionale, intervistato in merito all'uscita del suo ultimo volume, 'Varcare le frontiere'- è il risultato della capacità amministrativa dello Stato. Le democrazie mature devono curare una pluralità di

interessi in conflitto tra di loro e questo richiede capacità di gestire la complessità. E per gestire la complessità bisogna essere capaci di 'varcare le frontiere".(SEGUE)

(Com/Red/ Dire)

18:38 14-11-24

NNNN

IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR

-3-

DIR3738 3 ECO 0 RR1 N/POL / DIR /TXT

IMPRESE. MICELI (ANCEFERR): SERVE UNA STRATEGIA PER IL DOPO PNRR -3-

(DIRE) Roma, 14 nov. - I passaggi chiave della relazione del presidente Anceferr:

Una pianificazione per il dopo Pnrr. "Con i numeri in crescita, l'indotto che offre lavoro ad almeno 30mila persone, generando quasi un punto di Pil, le nostre imprese impegnate nei cantieri ferroviari rappresentano una realtà preziosa per la crescita sociale ed economica del Paese. Realtà strutturate e qualificate che costituiscono l'eccellenza del settore, aperte al dialogo con il governo e al confronto costruttivo con istituzioni e sindacati, nella piena consapevolezza del proprio ruolo a livello nazionale e internazionale. Cosa succederà a queste imprese, che oggi sono più forti e operative che mai, una volta concluso il Pnrr? Chiediamo alle istituzioni di pianificare per tempo una strategia, un orizzonte chiaro per il futuro. Dobbiamo evitare che l'enorme potenziale creato in questi anni vada disperso. Le imprese stanno dimostrando di poter crescere e innovare, ma ora è necessario un nuovo programma che garantisca stabilità e continuità oltre il 2026. Siamo a disposizione per fornire il nostro contributo a un tavolo di lavoro operativo con le istituzioni e il committente".

Patente a punti: oggi crea nuova burocrazia, chiediamo la qualificazione delle imprese e un registro. Per il presidente Anceferr "il sistema di patente a punti, introdotto con il decreto 19/2024 per aumentare la sicurezza sui cantieri, al momento, si concretizza in un mero sistema di decurtazione e recupero di crediti tramite corsi di formazione, piuttosto che in uno strumento di innovazione, perché impone alle imprese un eccessivo carico burocratico senza apportare reali benefici. Inoltre, il sistema esenta le imprese più qualificate, ma richiede comunque loro di monitorare la regolarità dei subappaltatori, imponendo un onere amministrativo eccessivo per chi già opera secondo elevati standard di sicurezza". Come imprese qualificate del settore edile ferroviario "ci aspettavamo altro. Credevamo si potesse finalmente realizzare un meccanismo in grado di far emergere le criticità del settore edile,

attraverso per esempio un sistema di verifiche sulle imprese riguardo a: sostenibilità finanziaria, competenze tecniche certificate, personale assunto, mezzi, attrezzature e tecnologie adottate, curriculum e storia, ma anche il livello di formazione specifica del personale nel rispetto degli obblighi normativi".

Anceferr da tempo chiede la creazione di un "registro pubblico delle imprese di costruzione. Un 'casellario' con tutte le informazioni che qualificano l'azienda".

Sempre più forte collaborazione con Rfi, mantenere alto il livello di qualità. Il presidente ha poi evidenziato il ruolo di Anceferr come partner di Rfi, proponendo la creazione di percorsi formativi specifici per la certificazione delle competenze tecniche richieste nel contesto ferroviario. "Ci aspettiamo da Rfi una revisione volta a elevare il livello qualitativo dei sistemi di qualifica, ma mantenendo fede al principio che le imprese che eseguono lavori in presenza di esercizio ferroviario devono essere altamente specialistiche. Non possiamo permetterci di abbassare i requisiti per l'accesso al sistema di qualifica per chi opera in cantieri complessi e ad alto rischio" ha dichiarato il presidente. Il tema della formazione dei giovani è strategica, per cui Anceferr si propone come "scuola di cantiere" per la formazione di tecnici e operatori qualificati, in collaborazione con Rfi che possa certificare le competenze. Proroga decreto Aiuti per il caro materiali, si rischia paralisi cantieri. Da Miceli infine, un appello a governo e Parlamento perché con la prossima legge di bilancio si intervenga a sciogliere definitivamente l'interrogativo sulla proroga del Decreto Aiuti, "strumento indispensabile, che sinora ha reso possibile portare avanti i lavori in corso, travolti da aumenti eccezionali dei prezzi e che va prorogato anche per il 2025, pena il rischio di un blocco dei cantieri, a partire da quelli del Pnrr. La misura finora ha assicurato la prosecuzione dei lavori appaltati nel periodo Covid, con la firma di accordi economici precedenti al 31 dicembre 2021, oggi non più sostenibili. Senza il Decreto aiuti e senza misure adeguate, sarebbe insostenibile continuare a lavorare. In alternativa, chiediamo altri meccanismi che consentano l'adeguamento dei contratti di appalto alle nuove esigenze attraverso una riprogrammazione dei lavori in corso, o la definizione di una exit strategy, una via di fuga consensuale per le imprese, per esempio, accordando lo scioglimento dei contratti senza contenziosi".

(Com/Red/ Dire)

18:38 14-11-24

NNNN

NOTIZIE FLASH: 3/A EDIZIONE - L'ECONOMIA (10) =

ADN1415 7 FDG 0 ADN FDE NAZ

NOTIZIE FLASH: 3/A EDIZIONE - L'ECONOMIA (10) =

(Adnkronos) - Roma. Investimenti record per la rete ferroviaria italiana: il gruppo Fs con Rfi raggiunge i nove miliardi quest'anno, il doppio prima del covid e il triplo rispetto a circa dieci anni fa. A presentare i principali investimenti e progetti nell'ambito dello sviluppo infrastrutturale e del potenziamento di misure di sicurezza su tutta la rete e nei cantieri, l'amministratore delegato di Rfi, Gianpiero Strisciuglio, intervenuto nel corso dell'assemblea Anceferr incentrata su infrastruttura ferroviaria e Pnrr. Nell'ambito del Pnrr Strisciuglio spiega come "abbiamo centrato tutti gli obiettivi finora previsti e abbiamo inoltre speso più di 10 miliardi dei circa 22 previsti dal piano per realizzare infrastrutture e opere mai viste prima".

(Red-Eco/Adnkronos)

ISSN 2465 - 1222

14-NOV-24 18:53

NNNN

01, 14/11/2024

>>>ANSA/ SERVIZI DI PRIMO PIANO - ECONOMIA E FINANZA

>>>ANSA/ SERVIZI DI PRIMO PIANO - ECONOMIA E FINANZA

(ANSA) - ROMA, 14 NOV - Questi i servizi di primo piano di ECONOMIA e FINANZA. Per informazioni: CAPOREDATTORI CENTRALI 066774202, REDAZIONE ECONOMIA 066774259, REDAZIONE FOTOGRAFICA 066774656.

++ ECONOMIA ++

1) CRISI DELL'AUTO, ARRIVANO ALTRI 200 MILIONI IN MANOVRA

Stellantis, 'nessun licenziamento', I sindacato insistono per un tavolo a Palazzo Chigi

Torino, 60 righe di Amalia Angotti entro le 20.00

- BERCO RITIRA I 480 LICENZIAMENTI

I sindacati, rimossa la disdetta degli accordi integrativi

Bologna, 40 righe di Gianluca Angelini alle 17.32

2) PONTE STRETTO, CANTIERI AL VIA NELLA SECONDA METÀ DEL 2025

Ok Cipess a dicembre. Salvini: 'Con sisma resta in piedi'

Roma, 40 righe di Alfonso Abagnale alle 18.06

- I COSTRUTTORI FERROVIARI, IL CODICE NON AUMENTA LA SICUREZZA

Appello Anceferr, serve programmazione oltre il Pnrr

Roma, 40 righe di Alfonso Abagnale alle 18.11

3) RYANAIR RIMBORSERÀ I COSTI EXTRA DEL CHECK IN

Antitrust, impegno della compagnia per oltre 1,5 milioni

Roma, 40 righe di Monica Paternesi alle 17.36

- MULTE PIU' SALATE DA GENNAIO, RISCHIO RINCARI DEL 6%

Assoutenti, 10 euro in più per guida con il cellulare

Roma, 40 righe di Mila Onder alle 17.30

- MULTA UE DA 798 MILIONI PER IL MARKETPLACE DI FACEBOOK

'Meta ha violato le norme antitrust'

Bruxelles, box, 30 righe entro le 19.30

4) SAVE THE CHILDREN, 'MENO BAMBINI E SEMPRE PIÙ POVERI'

'Nel 2023 in Italia 200mila bimbi 0-5 anni in povertà

alimentare, uno su dieci vive in case mal riscaldate'

Roma, 50 righe di Emanuela De Crescenzo alle 16.02

++ FINANZA ++

1) LA BORSA PUNTA AL TERZO POLO, IL MEF BLINDA MPS

Profumo di nozze, Siena +11%, Banco +3%. Conti chiusi con Ue

Milano, 60 righe di Paolo Algisi alle 19.07

2) TIM VUOLE TORNARE AL DIVIDENDO, LABRIOLA LAVORA AL PIANO

Milano, 40 righe di Sara Bonifazio alle 18.22

3) L'UTILE SOSTIENE PROSIEBEN IN BORSA, MEDIASET VALUTA MOSSE

Attesa su vendita società non core. Giordani: Scelte radicali

Milano, 40 righe di Alfonso Neri alle 18.26 (ANSA).

2024-11-14T19:50:00+01:00

RED-RED

ANSA per CAMERA01 NS055 NS055

<a

href="https://trust.ansa.it/8eafddcefb9facd5f4dd93b6609901ab957d6b78c1545585218f9f1c47044e12

">https://trust.ansa.it/8eafddcefb9facd5f4dd93b6609901ab957d6b78c1545585218f9f1c47044e12

ANCEFER

83 Aziende associate e 6 miliardi di euro il bilancio di filiera



Con il sostegno di

