

RELAZIONE CONVEGNO

Quello di oggi, è un convegno sui temi della crisi, dell'occupazione nel settore delle costruzioni e dello sviluppo del territorio

Abbiamo voluto fortemente questo convegno per riflettere, per migliorare la nostra qualità propositiva, in perfetta continuità con le iniziative che la Fillea CGIL Regionale ha fatto nei scorsi mesi, quando abbiamo discusso di sicurezza e di legalità nell'edilizia .

Ecco perché, a conferma del ruolo e delle funzioni di forza sociale che ci contraddistinguono, vogliamo continuare sempre più a discutere ed essere attori principali sui temi che interessano i lavoratori, le loro famiglie, le istituzioni e le imprese del nostro territorio.

Vogliamo rispondere, a una domanda di cambiamento che sentiamo giungere da tutto il mondo del lavoro.

Per farlo, occorre costruire un'idea condivisa su un'ipotesi di sviluppo possibile, praticabile e sostenibile.

Molte delle proposte e delle idee espresse dagli ambienti imprenditoriali, istituzionali e sociali sono propositive.

E' un fatto positivo, perché dimostra una grande vitalità e voglia di agire.

Occorre fare ordine, altrimenti, si rischia di perdere tempo e tempo non ne abbiamo, perché siamo immersi in una crisi, che ha coinvolto anche il nostro settore e in una competizione mondiale che non dà tregua.

Proprio per il ruolo che ci compete, invitiamo tutti alla discussione offrendo un percorso che sarà fatto d'incontri e conferenze in ambito territoriale, con tutte le istituzioni, entrando nel merito dei grandi temi dello sviluppo e del lavoro.

Avere un sistema metropolitano più efficace è un'urgenza dell'oggi.

Voglio coinvolgere dunque, con spirito costruttivo e cooperativo, le istituzioni e gli imprenditori del settore delle costruzioni.

Quando parliamo dell'area metropolitana e di Roma Capitale, la intendiamo come un qualcosa che dal cielo delle astrazioni viene calato artificialmente nella realtà del nostro territorio.

Se la Città Metropolitana, è il modello istituzionale al quale guardiamo, l'area metropolitana è invece la dimensione concreta, nella quale il nostro territorio quotidianamente vive.

Una dimensione, nella quale convivono grandi problemi irrisolti ed enormi opportunità, che dobbiamo cogliere ed alimentare.

Ritengo, che uno dei problemi di questo territorio, si incontri quotidianamente sulle nostre strade.

Ingorghi, che paralizzano la viabilità e obbligano i cittadini a trascorrere sulle strade buona parte del loro tempo, purtroppo allo stato attuale sono una certezza.

Le opere, che dovrebbero eliminare questi disagi, procedono a rilento e contribuiscono con i loro cantieri a complicare le cose.

Roma, con i suoi quartieri dormitorio, i trasporti urbani carenti e i servizi al cittadino assolutamente insufficienti, è la rappresentazione plastica di una inadeguatezza strutturale consolidata.

Roma, dal dopoguerra in poi, ha subito una rilevante accelerazione urbanistica dentro e fuori la cinta metropolitana, svuotando il centro storico e caricando le nuove periferie di cittadini esclusi dai servizi e dal tessuto urbano.

Certamente, le responsabilità non possono essere attribuite solamente alle amministrazioni più recenti, che però, oggi si trovano a dover affrontare un problema ormai stratificato.

Questa dinamica espansiva, non è stata modificata neanche dal nuovo PRG, con la nascita di tre nuovi grandi quartieri : Ponte di Nona, Bufalotta e Tor Pagnotta.

Tre centralità, che avrebbero dovuto creare la nuova città policentrica, realizzati invece, senza una logica urbanistica organica.

Il risultato è la perpetuazione di un modello urbanistico espansivo senza qualità e servizi pubblici.

I tre nuovi quartieri dormitorio, intorno alla periferia anulare, lontani dalla rete del ferro, alimentano quotidianamente il traffico e il pendolarismo metropolitano.

Come se non bastasse, sul nostro territorio, ci troviamo a dover riscontrare una riduzione di occupati delle costruzioni, dovuta a una crisi strutturale del settore e a pochi investimenti di riqualificazione del territorio.

Tre opere importanti per questo territorio, trovano molte difficoltà per la loro esecuzione e per il loro completamento.

Il prolungamento della linea B, fino a Casal Monastero, il fermo della Metro C, l'allargamento della Tiburtina, opere, che oltre a permettere un maggiore scorrimento del traffico, sono una risorsa economica ed occupazionale per i lavoratori e lo loro famiglie.

METRO B

Ad oggi, si conosce poco su l'opera della linea B fino a Casal Monastero questa è una rapida cronistoria dal 2008 a oggi :

L'Impresa Salini è in pole-position, per aggiudicarsi l'appalto per il prolungamento della Metro B, da Rebibbia a Casal Monastero; gran parte dei costi, saranno coperti dall'Impresa aggiudicatrice, altri da finanziamenti pubblici.

In cambio, saranno ceduti, oltre alla gestione della tratta, terreni di proprietà del comune, dove i costruttori potranno realizzare nuovi edifici.

La parola “magica” è Project Financing, ovvero Finanza di Progetto, due parole per dire che l'opera è pubblica ma i soldi sono del privato.

La magia, è possibile grazie al fatto che il “pubblico”, in questo caso il Comune di Roma, cederà al “privato”, in questo caso presumibilmente l'Impresa Salini, un bene pubblico, in cambio di una prestazione.

Andiamo per ordine; era il febbraio del 2008, quando l'allora sindaco Veltroni, delegò la società Roma Metropolitane per l'esecuzione delle attività connesse alla realizzazione del prolungamento della metro B da Rebibbia a Casal Monastero.

Circa 4 km di strada ferrata in galleria, 3 fermate: San Basilio, Torraccia e Casal Monastero, e un grande parcheggio di scambio.

La spesa, allora prevista era di circa 500 milioni di euro, totalmente finanziabili, attraverso fondi comunali, finanziamenti regionali e fondi derivanti dalla Legge Roma Capitale.

Passarono pochi mesi e vi fu l'insediamento in Campidoglio del nuovo sindaco Alemanno, il quale appena insediato, affermò ripetutamente la valenza strategica del prolungamento della Metro B, tanto che, alla fine del 2008, l'assessore alla Mobilità del Comune di Roma, rassicurava gli abitanti delle zone interessate, circa il completo finanziamento e l'imminente apertura del bando di gara.

Di colpo, nei primi giorni di febbraio 2009, lo stesso assessore alla Mobilità cambiava idea e dichiarava pubblicamente che il prolungamento della linea B era da considerarsi "un'opera da libro dei sogni", i soldi per la realizzazione non c'erano.

Da febbraio a fine marzo, furono intraprese iniziative sia da parte dei vari Comitati di Quartiere, sia da parte delle forze politiche di opposizione, che facendo leva su tali incongruenze, richiedevano il ripristino dei finanziamenti.

Il sindaco Alemanno, già a metà febbraio, annunciava il massimo impegno per sopperire alla nota mancanza di fondi, fino a quando, alla fine di Marzo, con l'approvazione della manovra di bilancio per il triennio 2009-2011, la Giunta Comunale decise di riconfermare lo stanziamento reale di 165 milioni, già previsti nel bilancio precedente sui 520 totali necessari.

In conclusione, quindi, dopo mesi di annunci e smentite, la situazione si presentò praticamente al punto di partenza, e per il prolungamento della Metro B, non ci fu un euro in più rispetto al passato.

Con una piccola differenza che per il reperimento dei fondi mancanti sarebbe stato utilizzato lo strumento del succitato Progetto di Finanza.

Da allora, dopo la pubblicazione del bando di gara e ripetuti slittamenti della data di chiusura, sono passati mesi.

Oggi la notizia che l'appalto è stato di fatto aggiudicato ci rende più tranquilli.

Anche se, l'aggiudicazione provvisoria potrà diventare definitiva, solo, dopo la relativa firma della convenzione e l'approvazione del piano finanziario del Comune di Roma .

La metro B, sarà realizzata nei tempi previsti , si spera, ma ancora non è noto quale potrà essere la ricaduta occupazionale.

METROC

Oggi siamo molto preoccupati per il prossimo fermo delle macchine scavatrici TBM, che coinvolgerà un gran numero di lavoratori, a causa di una sospensione dei lavori per un errore di progettazione della tratta T3, quella tra San Giovanni-Colosseo.

La stessa Roma Metropolitane, aveva inserito sul suo sito, qualche mese fa, una comunicazione di slittamento di sei mesi per l'inizio dei lavori della tratta, dichiarando che per tale motivo l'opera non sarebbe stata ultimata prima di giugno 2016.

Saputa la notizia, il nostro timore, era che, il rinvio potesse protrarsi per più tempo, a causa del ritardo nella delibera sui finanziamenti da parte del CIPE, che era già attesa dallo scorso autunno.

A confermarci l'imminente fermo, sono stati proprio i dirigenti di metro C, che negli ultimi incontri ci hanno comunicato che per motivi progettuali il fermo sarà addirittura di due anni e mezzo.

Tale fermo, provocherà una negativa ricaduta occupazionale per tutti i lavoratori impegnati al servizio delle 'talpe', che nel frattempo hanno già subito un importante ridimensionamento, tra l'altro, non concordato con le organizzazioni sindacali.

Sul sito di Roma Metropolitane, prudentemente non compare la data, precedentemente indicata del 2018 per la conclusione definitiva dei lavori.

Nella sezione “tempi di realizzazione” si legge, che per le tratte “da Fori Imperiali/Colosseo a Clodio/Mazzini bisogna attendere la conclusione della progettazione definitiva e la conseguente approvazione e finanziamento del CIPE.

Allo stato attuale nessuna data è ipotizzabile.

Ritengo, che un'opera importante come la realizzazione della metro C, un'opera pubblica , che impegna più di 200 imprese e occupa più di mille lavoratori fra diretti e indiretti, non possa avere ritardi o fermi ingiustificabili a causa di modifiche alla progettazione.

TIBURTINA:

La Tiburtina, è ancora oggi una delle principali vie consolari che nel tempo ha mantenuto sostanzialmente invariata la sua funzione di accesso viario al centro della città di Roma.

Sull'asse della via Tiburtina, si sono sviluppati numerosi insediamenti residenziali, che hanno raggiunto livelli abitativi tali da rendere necessaria la realizzazione dell'adeguamento della via Tiburtina, il progetto di un'opera pubblica stradale che dia respiro alla viabilità di questo territorio.

Anche se rallentati e con pochi occupati, i lavori della Via Tiburtina non si sono mai fermati.

Oggi, ci troviamo di fronte a nuovi imprevisti che stanno producendo un ritardo nel crono programma dei lavori.

Fino a qualche mese fa la situazione dei lavori sulla Tiburtina erano, che dopo una prima fase, necessaria al perfezionamento della progettazione esecutiva, che era di 3–4 mesi, si poteva dare corso alla completa cantierizzazione dell'intervento, la cui durata contrattuale era fissata in 30 mesi, come da crono programma dei lavori.

I lavori, per l'allargamento di via Tiburtina, prevedevano la ristrutturazione e la costruzione di quattro anelli di viabilità collaterale, paralleli alla Tiburtina.

L'adeguamento della stessa prevedeva anche la realizzazione della sede stradale a due corsie per ogni senso di marcia, di un corridoio centrale dedicato al trasporto pubblico e la sistemazione superficiale delle strade collaterali, nel tratto compreso il km. 9,300 e il km 15,800.

Questo era il progetto previsto fino a qualche mese fa.

Oggi, le notizie che abbiamo da parte dell'impresa esecutrice, sono, che dovrà essere elaborato un nuovo progetto, con l'eliminazione del corridoio centrale dedicato alla circolazione del trasporto pubblico, e tutto ciò dovrà rispettare l'iter burocratico che avrà una durata di circa 6 mesi.

L'inizio dei lavori , se tutto procede senza intoppi, potrà andare a regime a Gennaio 2012.

Il fermo avrà una ricaduta occupazionale negativa con un conseguente disagio sulla viabilità.

Oggi mi domando, di chi siano le colpe o le responsabilità, della crisi nel nostro settore e se è giusto che molti lavoratori possano essere licenziati o messi in cassa integrazione, con un aggravarsi della disoccupazione a livello romano e se invece tutto possa essere evitato.

Credo che il futuro del comparto delle costruzioni, sia strettamente legato al destino del nostro paese, alla sua capacità di ripartire su un meditato e condiviso sviluppo economico, alla qualità e alla consistenza di una strategica programmazione, per le infrastrutture di cui necessita.

La CGIL sui temi dell'occupazione e della contrattazione ha indetto per il 6 maggio uno sciopero generale.

I dati che riguardano il nostro territorio sono preoccupanti.

Nel periodo, 2009-2010 I lavoratori occupati nel settore delle costruzioni, dai dati della Cassa Edile di Roma, nel nostro territorio erano 7118, nel primo trimestre 2011 sono scesi a 4763 con un tasso di disoccupazione del 33%, .

Le imprese nello stesso periodo 2009-2010 erano 1315 oggi nel primo trimestre 2011 sono scese a 976 con una riduzione del 25,5%.

A questo si aggiunge la cassa integrazione ordinaria , straordinaria e in deroga, che già nel primo trimestre di quest'anno è superiore del 50%, rispetto allo stesso periodo del 2010.

Lavoratori che dall'oggi al domani si sono trovati a fare i conti con difficoltà economiche e rischio di impoverimento.

Lavoratori dunque, che per aver perduto il lavoro si vengono improvvisamente a trovare nell'impossibilità di far fronte ai propri impegni: le rate del mutuo, i progetti per i figli, le spese per la casa; e che, per giunta, hanno difficoltà ad esporsi, si sentono smarriti, disorientati, e finiscono per ripiegarsi su se stessi e perdere fiducia nel futuro, mettendo a rischio la vita facendo lavori in nero e non in sicurezza.

Bisogna assolutamente impegnarci per ridurre al minimo questo dato, mettendo in campo tutte le idee e le proposte che possano aiutare le imprese e i lavoratori del settore delle costruzioni.

Dobbiamo concentrarci sui programmi di messa in sicurezza del patrimonio immobiliare pubblico e privato, e di conseguenza come reperire le risorse adeguate.

Di pari passo va rafforzata la nostra attenzione e quella delle istituzioni su un'edilizia eco-compatibile e per il risparmio energetico.

Ci vorrebbe un piano d'investimenti per l'occupazione, snellire e velocizzare gli appalti pubblici e privati, sensibilizzare un lavoro verso l'ambiente e l'innovazione.

Per dar respiro all'occupazione nel settore edile, si potrebbe mettere in piedi un piano straordinario per l'edilizia scolastica, che oltre a far lavorare imprese e operai, metterebbe in sicurezza i nostri figli e la loro formazione e crescita nella conoscenza.

Un altro problema, è la riqualficazione della città esistente, dei beni di prestigio provenienti dall'insieme di beni demaniali, che perdono, o hanno perso, la loro funzione originaria, e che vengano restituiti alla città, perché se ne faccia l'uso più coerente, col fine dell'interesse collettivo.

Si tratta di beni che, per estensione, posizione e pregio, possono rappresentare veramente, dei nuovi vettori economici di sviluppo, non solo urbano, ma anche occasione di valorizzazione, non solo patrimoniale, ma soprattutto urbanistica.

Il concetto di città storica. è un'entità territorialmente non più compresa fra le Mura Aureliane, ma risultante, dalla somma del centro storico e dei tessuti di pregio della città moderna.

Insomma la città storica è il prodotto di questa stratificazione che ha un'anzianità pluricentenaria.

Il tema è urbanisticamente affascinante, la città storica, per la sua morfologia, non è più modificabile nei suoi confini, non si può trasformare per estensione.

Però, è essa stessa il terreno di relazioni legate alla presenza di edifici, manufatti e aree con diversa funzione, strutture pubbliche che non sono più attive – vecchi opifici, siti industriali, caserme dismesse e infrastrutture obsolete, che proprio per questa loro perdita di funzione si prestano a un'occasione di rigenerazione.

In uno scenario così complesso, alla luce anche della crisi economica globale, la sfida per le città del futuro è quella della costruzione di quartieri sostenibili, soprattutto attraverso la riqualificazione dell'esistente.

Un quartiere sostenibile, deve affrontare questa sfida epocale, attraverso l'integrazione di tutte le dimensioni della sostenibilità: ambientale, sociale, ed economica.

É indispensabile che ogni manutenzione straordinaria di un edificio contempli anche la riqualificazione energetica.

E' altrettanto vero che oggi non si può concepire, per evidenti ragioni, una riqualificazione urbana di un quartiere, che non includa il tema della sostenibilità ambientale e la riqualificazione energetica.

Quando s'interviene, come spesso avviene in un quartiere degradato, la riqualificazione, non può limitarsi al ritorno alla condizione precedente la fase del degrado, ma deve puntare a un quartiere in cui gli aspetti energetici-ambientali, siano tenuti presenti a tutti i livelli, dall'intera città, al quartiere, dalla strada, all'edificio, dal singolo alloggio al comportamento di ciascun abitante.

La messa in conto di tutti questi aspetti ha precise conseguenze non solo sul progetto, ma anche sul processo produttivo.

Per esempio la Francia, sulla scorta delle indicazioni e degli obiettivi fissati dall'Unione Europea, sceglie, infatti, di programmare la sua economia e il suo sviluppo, in funzione degli obiettivi e dei parametri di salvaguardia, del clima e dell'ambiente, creando una Legge quadro nazionale, (la Legge "Grenelle I") che indirizza le risorse pubbliche e private dei prossimi anni, verso obiettivi di politica ambientale ed economica, indicati negli accordi, largamente partecipati e condivisi dalle parti sociali tutte e da tutti i movimenti.

L'esperienza di programmazione non è certamente nuova; la concertazione con le parti sociali è largamente usata anche in Italia.

L'idea che il PIL non sia l'unico indicatore della qualità della vita, è largamente condivisa sia al livello di studiosi che di operatori economici.

Quello che cambia, nell'esperienza francese, è il collegamento sistematico e legislativo, tra le scelte di pianificazione e gli stanziamenti decisi a supporto dell'azione amministrativa: approvato un piano, valutati gli impatti diretti e indiretti, si stanziavano, in un unico contesto, le risorse necessarie per attuarlo.

Ritengo necessario e urgente, mettere in atto sul nostro territorio, una politica capace di promuovere ripresa, sviluppo e occupazione.

Chiedo alle istituzioni locali, alle associazioni imprenditoriali, e al sistema del credito, di mettere in atto, con urgenza, tutte le iniziative, utili a contrastare la crisi, sia in termini difensivi che offensivi, nel senso di valorizzare il grande patrimonio di lavoro e di spirito imprenditoriale, così da rilanciare uno sviluppo di qualità per una nuova, buona ed estesa occupazione.