



feneal - uil
FEDERAZIONE NAZIONALE
LAVORATORI EDILI AFFINI
E DEL LEGNO

FILCA  **CISL**
FEDERAZIONE ITALIANA LAVORATORI COSTRUZIONI E AFFINI



FILLEA CGIL
FEDERAZIONE ITALIANA
LAVORATORI LEGNO
EDILI E AFFINI

CONFERENZA STAMPA DEL 30 LUGLIO 2010

Le Segreterie provinciali e regionali di Feneal – UIL, FILCA – CISL e Fillea CGIL hanno indetto una conferenza stampa per il giorno 30 luglio 2010 alle ore 11,00 a Perugia presso la sede CISL di Perugia in Via Campo di Marte 4/M/5.

E' ormai da tempo che i Sindacati dell'edilizia si stanno spendendo a tutti i livelli nello spiegare l'importanza di come la programmazione, progettazione, realizzazione delle Grandi Opere per il Paese siano determinanti al fine di un equilibrato sviluppo economico-sociale. Queste parole sono ancor piu' importanti in una fase di crisi dove alcune realtà territoriali da tempo sviluppate e radicate nel territorio trovano difficoltà ad emergere a causa dell'insufficiente sviluppo viario.

Questo è il caso della piu' importante trasversale appenninica dell'Italia Centrale, che vede il suo percorso fattivo svolgersi tra le regioni di Umbria e Marche, il cui completamento permetterebbe alle 2 regioni di essere a pieno titolo l'asse portante dello sviluppo dell'Italia Centrale, collegando il Tirreno e l'Adriatico.

Oggi, vogliamo rilanciare il **Ruolo Strategico** del collegamento tra il porto di Civitavecchia ed il porto di Ancona, in un sistema territoriale che ricomprende l'alto Lazio, l'Umbria e le Marche, e che interessa le infrastrutture stradali della E45 della SS3 Flaminia, delle strade delle 3 Valli, della Val di Chienti SS77, della Perugia Ancona SS76 e della Fano - Grosseto SS78 e quella ferroviaria costituita dalla Orte - Falconara nel quadro di collegamento dell'alta velocità con le annesse piattaforme intermodali come nodo di interscambio tra gomma e rotaia per un tessuto manifatturiero proteso verso l'internazionalizzazione.

In questo quadro, il completamento delle infrastrutture del Quadrilatero Umbria-Marche, la "quadrilatero di penetrazione Marche – Umbria" permette ad una vasta area del **Centro Italia** di essere uno dei collegamenti strategici nel mezzo di due corridoi paneuropei quali: il **Corridoio 1 Palermo - Berlino** e il **Corridoio 8 Bari - Varna** permettendo ad una vasta area, caratterizzata da forti relazioni di interdipendenza economico-sociale, un innalzamento complessivo della propria qualità sistemica, rendendosi protagonista di funzioni di snodo di traffici e flussi.

Per quanto riguarda l'Umbria, l'infrastruttura si configura come l'occasione per realizzare e intensificare le direttrici Città di Castello - Terni e Tirreno - Adriatica, le connessioni tra



feneal - uil

FILCA CISL



FILLEA CGIL

il porto di Civitavecchia e di Ancona, Roma - Firenze, la connessione al sistema ferroviario dell'alta velocità, la triangolazione del sistema delle piattaforme logistiche.

Chiaramente il tutto al fine di accedere ai corridoi paneuropei ed al **Corridoio V Lisbona – Kiev** in via di costruzione.

La trasversale Tirreno – Adriatica interessa principalmente i territori di Civitavecchia, Orte, Perugia, Foligno, Assisi, Terni, Fabriano, Jesi, Falconara, Ancona e Civitanova Marche, collocandosi in posizione strategica sotto diversi aspetti: al centro dell'Italia e del bacino del Mediterraneo, riferimento ideale per i traffici marittimi e quelli terrestri (merci e passeggeri) su entrambe le coste, con nodi attivi di produzione e scambio logistico intermodale alle due estremità adriatica e tirrenica, con facili previsioni d'importanza nazionale e internazionale per il Centro – Sud italiano ed europeo.

In questo senso lo sviluppo del sistema romano di Civitavecchia/Tivoli/Fiumicino collegate al Corridoio I ha la funzione di nodo di scambio integrato merci/passeggeri all'interno del "Corridoio del Mediterraneo".

L'innovazione poi di una **progettazione in Area Vasta** aggiunge valore all'intera infrastruttura perché disegna un modo nuovo di progettare le grandi opere, secondo una prospettiva spaziale italiana ed europea; rilanciando lo sviluppo del territorio in termini di **reti** che da "materiali" si trasformano velocemente in "immateriali", fatte di merci e persone, fatte di cultura e commerci.

Per quanto riguarda l'Umbria, l'area interessa circa 200.000 abitanti ed appartiene al terzo polo territoriale dell'Italia Centrale, contiguo a quello romano-metropolitano e a quello fiorentino – nord toscano, comprendente le regioni di Marche, Abruzzo e Umbria.

Il tratto della Quadrilatero Perugia – Ancona, poi, aggiunge valore al valore perché attraversa un territorio, quello tra Perugia e Fabriano che non ha raggiunto il suo pieno sviluppo a causa del forte isolamento. Un'area che comunque ha saputo sviluppare una rete di piccole e medie imprese specializzate nella ceramica e nella metalmeccanica. Un'area che oggi vive la pesante crisi della Antonio Merloni di Gualdo Tadino.

Già nel passato l'auspicio delle OO.SS era quello che la programmazione degli investimenti nazionali e comunitari dovevano/devono fondarsi su 3 combinazioni, quali:



feneal - uil

FILCA CISL



FILLEA CGIL

- i contesti insediativi ad elevato valore aggiunto ai fini della coesione e della competitività del territorio;
- le reti relazionali strategiche di infrastrutture ma anche di interdipendenza funzionale e organizzativa tra territori urbani;
- i poli di commutazione di rilevanza strategica per il Paese;

nella piena consapevolezza che il rafforzamento dell'offerta territoriale **deve** essere l'esito di politiche saldamente ancorate ad un approccio partenariale e concertativo.

Mettere l'accento su di una visione globale e coerente dello sviluppo spaziale del territorio regionale ed italiano significa affermare un nuovo principio dell'azione pubblica, dove l'attività di coordinamento e di intervento a livello nazionale devono integrare obiettivi posti su scale diverse ma interagenti.

Se questa è la logica, se questi sono gli intenti, la Quadrilatero ad alta penetrazione Marche Umbria è la sintesi migliore che oggi in Italia si possa trovare.

Volendo ripercorrere velocemente la storia della pianificazione delle infrastrutture in Italia occorre ricordare che fino al 1983 la pianificazione delle infrastrutture riguardanti pressoché esclusivamente i trasporti e veniva gestita dalle singole agenzie di settore (Ferrovie dello Stato, ANAS ecc.) con evidenti problemi in termini di mancanza di un disegno strategico.

Nel 1983 venne elaborato il **primo Piano Nazionale dei Trasporti** (PGT) il cui fallimento fu dovuto di fatto alla creazione di una "shopping list" di infrastrutture imposta dalle imprese "dominanti" nel settore che indusse in primo luogo le Ferrovie dello Stato a non collaborare.

Nel 1993 venne lanciato il **secondo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica** (PGTC). Il piano aveva l'intento di superare la "shopping list" e veniva lanciato il principio secondo cui le infrastrutture dovevano essere definite e valutate in termini quantitativi che di priorità, all'interno di una politica organica dei trasporti, attraverso moderne tecniche di valutazione economica.

Non secondario appariva l'aspetto ambientale esaltato attraverso la preferenza espressa verso il trasporto ferroviario o comunque collettivo.



feneal - uil

FILCA CISL



FILLEA CGIL

Ulteriori rilevanti elementi contenuti nel nuovo piano riguardavano la liberalizzazione di taluni nuovi servizi di trasporto e di infrastrutture di concessione. Sul piano delle regole decisionali venne adottato il principio di valutazione della capacità disponibile in funzione della domanda.

L'elenco delle infrastrutture si allungò a fronte di una minore capacità di spesa dovuta sia alle nuove regole sul deficit UE sia, anzi, soprattutto per l'opposizione delle amministrazioni locali per motivi ambientali o di altra natura.

In altri termini le amministrazioni locali esercitarono un vero e proprio diritto di veto sulle proposte ministeriali.

Nasce nel 2001 la Legge n° 443/2001, meglio conosciuta come **Legge Obiettivo**.

TUTTO QUESTO E' LA QUADRILATERO!!!!!!

Ricordando a noi tutti che la Quadrilatero Marche – Umbria S.p.a. ha affidato al Contraente Generale DIRPA - Direttrice Perugia – Ancona e Pedemontana delle Marche S.C. a r.l. l'attività di progettazione definitiva ed esecutiva, nonché l'attività la realizzazione e l'espletamento della Direzione Lavori. Lavori del tratto **Perugia/Ancona**, lavori che oggi rimangono fermi o avanzano con estrema difficoltà, spesso fatti con manodopera o ditte in sub appalto non specializzate.

Ad 1 anno e ½ dalla consegna questa è la situazione:

Nel tratto umbro, ex SS 318, i lavori proseguono a fatica, con circa 50 operai, implementati solo ora con squadre di minatori, e siamo a circa l'8% del totale dei lavori. Ricordiamo inoltre le problematiche emerse nel tratto Valfabbrica – Casacastalda, un tratto iniziato nel lontano 1998 e che tuttora è bloccato, prima con rescissione del contratto con l'impresa e, successivamente, nuovo appalto e nuova sospensiva del TAR.

Nel tratto marchigiano, ex SS 76, i lavoratori presenti sono circa 40. L'Opera è stata realizzata per lo 0,3% ed esistono importanti interferenze lungo il tracciato come: la ferrovia nei pressi della nuova galleria della Gola della Rossa, la falda di Gorgovivo nei pressi di Serra S. Quirico, le autorizzazioni del comune di Genga per lo svincolo di Valtreara e l'autorizzazione del comune di Fabriano per la deviazione del traffico di cantiere sulla vecchia SS 76.



feneal - uil

FILCA CISL



FILLEA CGIL

OCCORRONO DELLE RISPOSTE!!!!

Oggi ci troviamo di fronte ad una tratta importante di una Grande Opera che avanza faticosamente.

È' QUESTO IL MOTIVO DELLA NOSTRA CONFERENZA STAMPA!!!

A nostro giudizio occorre attivare un tavolo tecnico con i soggetti interessati che permetta alle Parti Sociali di monitorare costantemente lo stato di avanzamento dell'opera.

Occorre dare piena attuazione all'Accordo con DIRPA del 2007, al fine di implementare quanto le Parti Nazionali e territoriali hanno già condiviso, nella piena consapevolezza che solo un percorso concertativo come quello possa garantire la qualità dell'opera e la salvaguardia dei lavoratori.

Come OO.SS di categoria, abbiamo la piena consapevolezza del ruolo determinante che le infrastrutture hanno nello sviluppo del Paese. Ribadiamo quindi in nostro impegno nel difendere le opere di connessione con le varie realtà regionali ed ai piu' importanti nodi territoriali.

Le OO.SS sindacali che sono oggi qui presenti fanno accordi sindacali, frutto della cosiddetta "contrattazione d'anticipo", sin dal 1995, per la costruzione delle Grandi Opere, quando ancora non era ancora in vigore la Legge Obiettivo.

Non a caso i nostri CC.CC.NN.LL., dal 2004, hanno implementato un articolato contrattuale che introduce una "..... Procedura di concertazione preventiva....." in occasione di costruzione di Grandi Opere.

SIAMO QUI PER DIFENDERE TUTTO CIO'!!!

Feneal UIL Filca CISL e Fillea CGIL si appellano a tutte le istituzioni coinvolte affinché si riesca una volta per tutte, ognuno per la propria parte, ad accelerare i lavori e dare così una prospettiva di crescita al territorio ed al settore delle costruzioni oggi in grave crisi.

A settembre seguirà una manifestazione unitaria di Feneal Filca Fillea di Umbria e Marche per denunciare lo stato di costruzione di una Grande Opera di carattere Strategico, interamente finanziata, che rischia di rimanere incompiuta non a causa delle risorse economiche ma a causa dei problemi ancora irrisolti di progettazione del tracciato e di interferenze presenti su di esso.

Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil

Perugia, 30 luglio 2010