

(I lavori iniziano alle ore 14.33 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

OMISSIS

Interrogazione a risposta immediata n. 1659 presentata da Berutti, inerente a "*Tutela dei lavoratori del Gruppo Gavio*"

Interrogazione a risposta immediata n. 1661 presentata da Grimaldi, inerente a "*Lavoratori autostrade, il Governo riapra le trattative*"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori con l'esame dell'interrogazione a risposta immediata n. 1659, presentata dal Consigliere Berutti, che la illustra.

BERUTTI Massimo

Grazie, Presidente.

La questione è legata al Codice degli appalti, dunque si tratta di un problema avvertito da un gruppo in particolare - un concessionario importante a livello nazionale - ma che si ripercuote sicuramente su altre questioni di carattere nazionale.

Nel caso specifico, l'interrogazione fa riferimento a una vicenda che ha colpito la provincia di Alessandria: ieri è stato indetto uno sciopero nazionale cui hanno aderito 800 dipendenti dell'azienda, che hanno manifestato la loro preoccupazione per questa situazione.

Il Codice degli appalti ha modificato sostanzialmente la possibilità dell'affido diretto: è un aspetto che conosciamo già da qualche anno, ma oggi siamo alla *deadline*, al momento chiave. Tali modifiche consentirebbero al gruppo in questione la sola attività di manutenzione dei caselli, mettendo conseguentemente a rischio il resto del sistema manutentivo.

Alla luce di questi fatti, il Gruppo Gavio vorrebbe andare avanti con la procedura di mobilità, ma si pone, naturalmente, un problema in prospettiva, perché parliamo di 800 persone interessate, quindi vi lascio solo immaginare l'impatto che potrebbe ripercuotersi sulla provincia questo tipo di situazione.

So che sono stati aperti dei tavoli di confronto con i Parlamentari e anche a livello locale. Noi volevamo appunto capire dall'Assessore se la Regione è parte in causa di queste trattative e, soprattutto, di questi tavoli.

Grazie.

PRESIDENTE

Il Consigliere Grimaldi può illustrare l'interrogazione a risposta immediata n. 1661, sullo stesso tema.

Successivamente, l'Assessora Pentenero fornirà un'unica risposta ad entrambi i quesiti.

GRIMALDI Marco

Grazie, Presidente.

Tutti hanno chiare le immagini degli oltre 800 lavoratori del Gruppo Gavio, soprattutto nella rampa vicino a Tortona, che hanno bloccato la A7 qualche ora fa.

Come diceva poc'anzi anche il Consigliere Berutti, la vicenda è abbastanza nota. Il nuovo Codice degli appalti del Governo di fatto impedisce l'affidamento diretto oltre il 20 per cento per lavori e commesse legate alla gestione del settore autostrade.

In particolare, la nuova normativa non consente più al concessionario autostradale assegni senza gara e questa proporzionalità, di fatto, mette a rischio e a repentaglio parte delle società *in house* che sono detenute dalle stesse società autostradali.

Di per sé, il principio della liberalizzazione delle concessioni è, nella sostanza, corretto, poiché interviene per garantire "maggiore rotazione" di imprese e, quindi, anche maggiore trasparenza. Tutto questo, però, alla fine - lo diceva anche implicitamente il collega - deve fare i conti con il sistema attuale e con Gruppi che hanno centinaia e centinaia di lavoratori.

Per intenderci, questo nuovo Codice rischia di mettere in pericolo più di 1.500 lavoratori solo in Piemonte: lo stesso Gruppo Gavio aveva annunciato fino a 2.000 esuberanti.

Ci risulta, tra l'altro, che il 14 luglio si terrà un Tavolo: il Ministero Calenda ha aperto alla possibilità di trovare delle soluzioni ponte; una delle possibilità è che siano "derogati" le proporzioni e i tempi di applicazione; oppure si dovrà trovare il modo, in termini di clausole sociali, di capire come questi lavoratori non diventino oggetto, come per gli appalti più classici, di *dumping* o di esternalizzazione brutale.

La richiesta della mia interrogazione è molto simile a quella precedente del collega: vorremmo capire se la Regione parteciperà a questo tavolo e se, oltre a possibili deroghe sui tempi di applicazione, ci siano delle possibilità vere nel nuovo Codice degli appalti e nella normativa che già noi conosciamo, quella che permette le cosiddette "clausole sociali" di far sì che questa vicenda non sia una "bomba" di dimensioni mai viste, perché stiamo parlando, comunque, di migliaia di lavoratori in un settore che vede il Piemonte fra le Regioni che hanno più dipendenti e più società autostradali.

Grazie.

PRESIDENTE

A entrambe le interrogazioni risponde l'Assessora Pentenero; ne ha facoltà.

PENTENERO Giovanna, Assessora al lavoro

Ovviamente, con questa mia risposta farò riferimento sia all'interrogazione del Consigliere Berutti sia a quella del Consigliere Grimaldi.

Il tema è stato trattato fino a questo momento con il collega Balocco, che ha più contezza, da un certo punto di vista, del Codice degli appalti e della gestione della rete autostradale in Piemonte, mentre competerà al mio Assessorato la parte legata alle questioni lavorative.

Poiché sugli organi di stampa è comparsa l'affermazione secondo la quale "la Regione non ha battuto un colpo" - o una frase di questa natura - ci tengo soltanto a precisare che nessuna organizzazione sindacale ha chiesto alla Regione Piemonte di intervenire. E sul tema specifico - quali che siano le opinioni rispetto al Codice degli appalti - la Regione ha espresso un parere all'interno della Conferenza Stato-Regioni nel momento in cui il provvedimento stava per essere approvato. Le opinioni di merito sono state dunque espresse in quell'occasione, ma sono

ovviamente due questioni di carattere generale, e, come ho detto, nessuna organizzazione sindacale ha fino ad oggi coinvolto la Regione. Ci siamo attivati noi, ovviamente, nel momento in cui abbiamo letto la notizia: quindi la Regione Piemonte non ha battuto un colpo semplicemente perché non era a conoscenza della questione e a oggi non risulta ancora formalmente riconosciuto l'avvio di nessun tavolo di crisi.

Voglio sottolineare che l'incontro del 14 con il Ministro Calenda sarà legato all'avvio di un tavolo di crisi e, quindi, a verificare come, all'interno delle norme vigenti, sia per quanto riguarda il Codice degli appalti, per quelle che possono essere le clausole sociali, sia per quelle che possono essere le politiche passive messe in campo, ci si possa muovere.

L'atteggiamento del Ministero va in questa direzione: una valutazione, a norma vigente, di quello che è possibile fare con la formalizzazione e l'aver sancito un tavolo di crisi.

Non sto a leggervi l'elenco di tutte le autostrade che sono presenti all'interno del nostro territorio (vi fornirò gli elementi di risposta scritta ai quali, come vi dicevo, ha contribuito anche il collega Balocco).

Veniamo alle novità introdotte con la riforma del Codice degli appalti in materia di lavoro, servizi e forniture: solo un quinto dei lavoratori delle autostrade potrà restare con affidamenti *in house*. Il mercato delle opere sulla rete italiana per effetto della riforma secondo le intenzioni del legislatore si aprirà anche alle piccole e medie imprese. Al momento, la riforma non dispiega ancora i suoi effetti, poiché l'operatività piena delle nuove norme partirà dall'aprile del 2018.

Nei prossimi anni la riforma introdotta prevede nuove regole per garantire che le concessioni siano rinnovate con gara, nel rispetto di condizioni di concorrenza secondo le indicazioni comunitarie.

L'obiettivo del legislatore è stato quello di aumentare il mercato riducendo al minimo l'*in house* per le concessioni che sono state affidate con gara, perché già esistenti prima delle direttive europee del 1993. Le gare all'80 per cento rispondono alle esigenze manifestate dai costruttori e gestori di servizi di progettazione, che avranno a che fare con più bandi aperti a cui partecipare.

Sono state molto critiche le società concessionarie, come ben possiamo immaginare, che hanno sempre sostenuto che l'affidamento diretto alle società controllate rende più veloci e certi i lavori che devono essere eseguiti, mentre le gare europee rallentano, e l'affidamento a terzi porta a rischio contenzioso e meno affidabilità sui tempi e qualità delle opere da società di costruzione controllate - ed è quello che in qualche modo, avviene nei confronti della società Gavio - e temono l'affidamento a imprese meno strutturate, con forme di lavoro irregolare.

Il problema in oggetto è legato principalmente al destino delle società *in house* e delle concessionarie: qualcuna potrebbe chiudere e quindi diminuire il proprio perimetro operativo. La riforma, comunque, prevede che a favore delle società esistenti siano create clausole sociali per la salvaguardia dell'occupazione, ed è su questo contesto che l'incontro si svilupperà nella giornata di venerdì.

A favore delle concessioni in essere è stato stabilito un regime transitorio di 24 mesi. Sono stati previsti due anni per adeguarsi alle nuove regole, quindi per la partenza del nuovo regime bisognerà aspettare il 2018, per cui ad oggi non è ancora vigente; peraltro, manca un decreto attuativo.

Sul fronte dei lavori *in house*, la norma stabilisce l'obbligo, per i soggetti pubblici e privati titolari di concessioni di lavoro o servizi pubblici già esistenti e di nuova aggiudicazione, di affidare una quota pari all'80 per cento dei contratti di lavoro, servizi e forniture relativi a concessione di importo superiore ai 150.000 euro mediante procedura ad evidenza pubblica, anche di tipo semplificato.

La questione, quindi, riguarda tutti i contratti che maturano nell'ambito delle concessioni oggi definite. L'esempio più facile è quello delle autostrade, che devono già appaltare una parte del loro lavoro obbligatoriamente attraverso una gara.

Al momento questa quota, prima del 40, è arrivata fino al 60; questo secondo le norme comunitarie. La riforma le ha portate in Italia all'80 per cento, lasciando solo un quinto di mercato a disposizione delle concessionarie, ma le concessionarie non applicavano neanche la quota europea prevista nella misura del 60 e 40.

Dal punto di vista regionale, alla luce delle modalità di rilascio delle concessioni autostradali da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non è stato assegnato alle Regioni alcun ruolo nella fase di assegnazione delle concessioni. Risulta possibile soltanto evidenziare al MIT, quale soggetto concedente, la necessità di garantire gli interventi sulla rete autostradale in linea con la necessità di garantire adeguati livelli di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio infrastrutturale esistente.

Occorre inoltre sottolineare l'intenzione del MIT di guardare al 2030 attraverso concessioni di durata definitiva come scadenza per l'ampliamento di una rete integrata dal Nord Est, costituita da Torino-Milano, Torino-Piacenza, Torino-Ivrea e Asti-Cuneo. Quindi verranno perseguite le iniziative adeguate in occasione dei confronti che il MIT intenderà attivare con la Regione in relazione alle concessioni autostradali in Piemonte, anche in considerazione delle intenzioni di messa a gara secondo le modifiche introdotte in merito al decreto legislativo 50/2016 per il rilascio delle concessioni scadute o in scadenza.

La tutela dei lavoratori oggi addetti all'attività di manutenzione non rientra tra le competenze assegnate direttamente alla Regione, ma rientra in quanto tutela di lavoratori presenti all'interno del nostro territorio. Quindi nei tavoli del Ministero ovviamente la Regione Piemonte intende partecipare, ma come vi ho detto, fino alla data di ieri, cioè quando non c'erano ancora informazioni precise attraverso gli organi di stampa, noi non eravamo contattati da nessuno dei soggetti competenti, in modo particolare dalle organizzazioni sindacali.

OMISSIS

(Alle ore 15.44 la Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta ha inizio alle ore 15.47)