

AUDIZIONE CISL

Presso la IX Commissione Trasporti e l'VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici
nell'ambito dell'esame del DL 73/2025

“Misure urgenti per infrastrutture strategiche e contratti pubblici”

(3 giugno 2025)

Presidenti, Onorevoli Deputati,

la CISL ringrazia le Commissioni riunite per questa audizione, consapevole della delicatezza e dell'importanza dei temi in discussione.

Il Decreto-Legge 73/2025 interviene su snodi decisivi per la vita del Paese: infrastrutture strategiche, legalità negli appalti, sicurezza del territorio, protezione civile, futuro del trasporto pubblico e privato.

È un provvedimento che cerca di delineare priorità, indica visioni, distribuisce risorse pubbliche.

È proprio su questo terreno che la CISL intende offrire un contributo costruttivo, esigente, orientato a una piena coerenza tra scelte normative, diritti del lavoro e obiettivi di sostenibilità e coesione.

Ci teniamo a precisare che un decreto Infrastrutture in Italia, per essere davvero utile, incisivo e orientato al futuro, dovrebbe rispondere ad alcune grandi esigenze strutturali del Paese, colmando ritardi storici e anticipando le sfide ambientali, sociali e produttive dei prossimi decenni.

Ecco cosa dovrebbe contenere, idealmente, un decreto Infrastrutture efficace e coerente con le priorità italiane.

Per costruire davvero un sistema infrastrutturale moderno, giusto ed efficiente, è necessario partire da una governance unitaria.

La CISL propone l'istituzione di una cabina di regia nazionale che coinvolga in modo stabile e operativo il MIT, il MEF, il MASE, le Regioni, i Comuni e le Parti Sociali. Solo con una guida integrata e condivisa si può arrivare alla definizione di un vero Piano decennale per le infrastrutture, che tenga insieme trasporti, logistica, energia, digitale, acqua, scuola, sanità e giustizia. Un piano pubblico, trasparente e stabile, capace di orientare gli investimenti verso le priorità effettive del Paese.

In parallelo, è indispensabile procedere a una mappatura completa delle opere incompiute e definire una selezione chiara delle grandi opere strategiche su cui intervenire, con monitoraggio costante e accessibile.

Ma l'efficacia di ogni investimento dipende dalla legalità e dalla qualità del lavoro. Per questo la CISL chiede che in tutti i bandi pubblici siano previste le clausole sociali e contrattuali a tutela della buona occupazione, che venga implementata la Patente a Crediti, secondo gli affidamenti della L.56/2024, anche nei punteggi premiali per rendere lo strumento il più qualificante possibile e che sia garantita la piena tracciabilità dei flussi finanziari e dell'intera filiera degli appalti, con accesso pubblico ai dati. Inoltre, è fondamentale rendere obbligatoria l'applicazione dei contratti collettivi nazionali comparativamente più rappresentativi per evitare che si continui a competere sul costo del lavoro anziché sulla qualità e che si compromettano gli strumenti di prevenzione infortuni previsti dai Ccnl di riferimento.

Accanto alle nuove opere bisogna investire sulla cura dell'esistente. Serve un piano nazionale di manutenzione straordinaria che riguardi ponti, strade, scuole, ospedali, con priorità agli interventi per la sicurezza sismica e la prevenzione del dissesto idrogeologico. Allo stesso tempo va rilanciata la rigenerazione urbana con politiche attive per il riuso delle aree industriali dismesse, anche attraverso meccanismi di incentivazione fiscale. Diventa sempre più urgente fornire una legge quadro nazionale che

indirizzi gli sforzi e la disciplina regionale in modo da permettere la creazione di un fondo unico per tutti i finanziamenti, diretti o sotto forma di incentivo, per tutte le attività connesse alla rigenerazione urbana e alla riqualificazione del costruito. Un sistema nuovo che dovrebbe comprendere anche un monitoraggio del costruito nel tempo così da essere sempre aggiornati sullo stato d'uso del patrimonio rigenerato.

Sul fronte della mobilità la CISL ritiene prioritario completare la rete dell'Alta Velocità e Alta Capacità, in particolare al Sud e lungo le direttrici trasversali come il corridoio Tirreno-Adriatico. Ma serve anche un grande piano di rilancio delle reti regionali, dei trasporti metropolitani e dell'intermodalità tra treno, autobus, porti e logistica. In questo senso, proponiamo l'istituzione di un Fondo nazionale per la mobilità sostenibile locale, dedicato a finanziare trasporto pubblico elettrico, ciclovie, smart mobility nei piccoli e medi centri.

Naturalmente, la semplificazione delle procedure è un obiettivo condivisibile, ma deve andare di pari passo con la responsabilità. Occorre ridurre i tempi burocratici ammodernando, anche in un'ottica partecipante, i controlli ambientali e antimafia. Va rafforzata la capacità delle stazioni appaltanti premiando quelle che rispettano tempi, costi e sicurezza. Bisogna investire nel personale tecnico degli enti locali, soprattutto nel Mezzogiorno dove spesso si gioca la vera partita dell'efficacia della spesa.

Ogni infrastruttura deve essere anche un'infrastruttura del futuro. Per questo è urgente completare le reti 5G, estendere la fibra ottica, digitalizzare la pubblica amministrazione e i sistemi logistici. Ogni opera deve prevedere una valutazione climatica e ambientale con l'utilizzo di materiali riciclati, tecnologie verdi, soluzioni costruttive a basse emissioni. La sostenibilità non può più essere un'aggiunta: deve diventare un vincolo strutturale.

Tutto questo richiede un sistema di finanziamento solido e stabile. La CISL propone l'istituzione di un Fondo nazionale pluriennale per le infrastrutture strategiche, autonomo rispetto ai vincoli di bilancio annuale. Un fondo che operi in sinergia con i fondi europei previsti per le reti TEN-T, il PNRR, il Fondo di Sviluppo e Coesione, i fondi europei tematici e che coinvolga anche il risparmio previdenziale e assicurativo in progetti ad alto impatto sociale.

Infine, le infrastrutture devono tornare ad essere patrimonio condiviso dei cittadini e dei territori. È fondamentale attivare percorsi di consultazione preventiva con le comunità locali, le imprese, le parti sociali, prima di realizzare opere strategiche. Ogni progetto dovrebbe essere accompagnato da una valutazione d'impatto sociale e occupazionale. Soprattutto, la nuova legge sulla partecipazione promossa dalla CISL deve trovare piena applicazione anche nelle decisioni delle grandi stazioni appaltanti pubbliche e partecipate. Perché partecipare non è solo un diritto: è la condizione per costruire fiducia e generare sviluppo duraturo.

Fatta questa debita premessa, entriamo nel dettaglio del decreto.

Art. 1 – Ponte sullo Stretto di Messina

Sul tema del Ponte sullo Stretto di Messina, una cosa va detta con chiarezza e senza esitazioni: siamo in ritardo di 54 anni. La società Stretto di Messina è stata costituita nel lontano 1971 e da allora si è discusso moltissimo, ma si è fatto poco. Oggi non si può più rinviare. La posizione della CISL è chiara: il Ponte va realizzato una volta per tutte. Con trasparenza, rigore, responsabilità.

Non devono esserci ambiguità, né dubbi. Non servono annunci, ma scelte coerenti e solide. Il decreto in esame prova finalmente a sbloccare l'iter contrattuale, prevedendo l'aggiornamento dei costi, la riattivazione dei contratti, la costituzione del Collegio consultivo tecnico. È certamente un passo nella giusta

direzione. Ma, perché questo passaggio si traduca davvero in un'opera utile e generativa, occorrono alcune condizioni fondamentali.

Innanzitutto serve una tracciabilità completa di tutta la filiera degli affidamenti. Ogni passaggio dev'essere chiaro, monitorabile, verificabile.

Poi è indispensabile garantire in ogni fase la tutela piena dei diritti dei lavoratori, mettendo al centro un'occupazione stabile e qualificata. Questo significa attivare da subito la contrattazione d'anticipo, in modo congiunto e strutturato, con le categorie sindacali di riferimento: Filca-CISL, Fillea-CGIL, Feneal-UIL.

Occorre inoltre stabilire da subito regole certe su tempi, costi, responsabilità, fasi esecutive. Perché la credibilità di un'opera di questa portata si misura anche sulla sua capacità di stare nei binari della programmazione senza derive o rinvii.

Ecco perché, al termine di questa fase progettuale e contrattuale, sarà fondamentale definire una governance chiara, che consenta un dialogo continuo e immediato con le federazioni sindacali anche al fine di una pronta cantierizzazione. È un metodo che ha già dato buoni risultati in altri contesti, come nella ricostruzione post-sisma o nelle infrastrutture per Milano-Cortina, dove la concertazione ha saputo coniugare legalità, qualità e velocità.

Alla base di tutto deve esserci un principio semplice, ma decisivo: trasparenza, qualità e qualificazione sono il punto di partenza per una spesa pubblica che sia davvero efficace, utile al Paese e rispettosa del lavoro.

Il Ponte deve diventare il simbolo di un progetto più ampio, capace di connettere territori e diritti, di velocizzare i trasporti di persone e merci e soprattutto di attivare sviluppo reale e duraturo per la Calabria, per la Sicilia e per l'Italia intera.

Art. 2 – Codice dei Contratti e Protezione Civile

Riconosciamo e apprezziamo l'obiettivo di semplificare le procedure nelle situazioni di emergenza. Snellire l'azione amministrativa quando si è di fronte ad eventi straordinari è un principio giusto e condivisibile. Con altrettanta chiarezza dobbiamo dire che semplificazione non può significare elusione, né può tradursi in zone grigie dove saltano le regole.

Condividiamo, in particolare, la distinzione introdotta tra situazioni di somma urgenza e gestione ordinaria della protezione civile, così come riteniamo utile l'introduzione di meccanismi che penalizzano i ritardi e premiano gli anticipi nei tempi di esecuzione. Tuttavia, siamo preoccupati per l'impatto che alcune deroghe troppo ampie e poco controllabili potrebbero avere sul piano della correttezza.

La nostra posizione è semplice: anche negli scenari emergenziali, ogni affidamento deve rientrare in un sistema tracciabile, verificabile e trasparente, sottoposto a controlli pubblici effettivi. Se viene meno questo presidio si rischia di alimentare zone d'ombra dove possono proliferare lavoro irregolare ed elusione contrattuale. Questo non possiamo permettercelo.

La CISL, pertanto, chiede chiarezza e regolarità e propone di avviare sin da ora un confronto serio e strutturato per aggiornare il Codice dei Contratti Pubblici, in relazione alla nuova direttiva europea sugli appalti del 2026, non solo in chiave emergenziale, ma in un'ottica di lungo periodo. Questo strumento ha avuto un ruolo decisivo per garantire la realizzazione degli investimenti PNRR. Ora è il momento di rafforzarlo ulteriormente puntando su tre leve essenziali: la qualità degli operatori economici, del lavoro garantito nei cantieri e degli investimenti, anche alla luce dei nuovi obiettivi legati alla transizione verde e al Green Deal europeo.

Articoli 4 e 5 – Autotrasporto e Motorizzazione

Il sistema logistico italiano, oggi, mostra segni evidenti di fragilità. È un sistema stressato, esposto a troppe vulnerabilità, spesso penalizzato da fenomeni di dumping contrattuale e sostenuto da una rete pubblica di controllo che risulta ancora troppo debole e discontinua.

Accogliamo con favore le misure previste per garantire la continuità dei servizi, ma siamo convinti che non basti. Serve molto di più. Servono interventi strutturali, profondi, che non possono essere decisi in modo unilaterale, ma costruiti insieme alle federazioni del trasporto e della funzione pubblica che ogni giorno vivono queste criticità sul campo.

In primo luogo è necessario intervenire in modo concreto sul dumping contrattuale, soprattutto nel settore dell'autotrasporto internazionale dove la concorrenza sleale e l'abbassamento delle tutele mettono in crisi sia le imprese corrette sia i lavoratori.

Poi è importante attivare incentivi selettivi per quelle imprese che scelgono la strada della sostenibilità, della regolarità e dell'occupazione giovanile, premiando chi investe nella qualità e non nell'abbassamento dei costi a tutti i costi.

Infine, un capitolo fondamentale riguarda il rilancio della Motorizzazione Civile. È urgente rafforzarne gli organici, maggiori risorse da destinare al finanziamento della contrattazione integrativa nazionale, investire nella digitalizzazione, potenziare i presidi territoriali, molti dei quali oggi risultano del tutto insufficienti. Su questo punto, la CISL chiede con forza l'apertura di un tavolo di confronto serio e operativo con la FP-CISL, per costruire soluzioni credibili, sostenibili e durature.

Articoli 6, 7 e 8 – Governance portuale e demanio marittimo

Nel 2025, i sempre più avanzati sistemi di logistica integrata uniti al gigantismo navale e alla continua evoluzione dei traffici marittimi internazionali, rendono ancora più urgente disporre di porti moderni, efficienti e all'avanguardia sia sotto il profilo tecnologico che infrastrutturale.

Riteniamo pertanto condivisibile l'intento di modernizzare la governance del sistema portuale, rendendolo più efficiente, più trasparente, più coerente con le sfide della logistica integrata a partire da una regia centrale che coordini e determini sinergie fra i porti italiani evitando attività di concorrenza fra gli stessi.

In questo contesto, la configurazione giuridica delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) – che oggi governano oltre 60 porti di rilevanza nazionale e internazionale – deve restare di natura pubblica non economica. È una condizione necessaria per preservare il carattere di terzietà istituzionale delle AdSP, indispensabile per garantire standard sempre più elevati di sicurezza, assicurare condizioni di lavoro coerenti con il CCNL di riferimento e orientare la governance portuale agli interessi generali del Paese e non a logiche puramente di mercato. L'ultima riforma portuale, la cosiddetta riforma "Delrio," ha previsto l'esclusione delle parti sociali nei Comitati di Gestione. Riteniamo, oggi più che prima, che la partecipazione nel più importante organo decisionale di governance delle AdSP debba prevedere la presenza delle parti sociali, per una politica decisionale più partecipata.

Ma attenzione: l'aumento dei canoni demaniali marittimi, se non accompagnato da precisi obblighi, rischia di diventare un'operazione sterile, più orientata al prelievo che allo sviluppo.

Per la CISL, ogni incremento di canone deve essere legato a impegni chiari e verificabili da parte dei concessionari: investimenti reali nei territori, standard ambientali controllabili, vincoli occupazionali precisi. Se questi elementi non vengono garantiti c'è il pericolo concreto che un passaggio potenzialmente strategico si trasformi in un'occasione mancata, se non addirittura in un aggravio improduttivo.

Articoli 9 e 10 – Revisione prezzi e contratto Intercity

Siamo favorevoli alla possibilità di aggiornare i prezzi nei contratti pubblici in risposta a dinamiche inflattive reali. È una misura di buon senso, specie in una fase economica come quella attuale.

Questa flessibilità non può tradursi in automatismi. La revisione dei prezzi, secondo la CISL, deve essere sempre subordinata a tre condizioni fondamentali.

La prima: il mantenimento dei livelli occupazionali tutelato con l'attivazione della clausola sociale.

La seconda: l'applicazione totale e inequivocabile del Ccnl Mobilità-Attività Ferroviarie senza deroghe, senza ambiguità.

La terza: la regolarità contributiva e il rispetto delle norme di sicurezza che non possono mai essere messe in secondo piano.

Questi principi non devono restare astratti. Devono essere concretamente condivisi e negoziati con le federazioni di categoria competenti, a partire dalla FIT-CISL per quanto riguarda il settore ferroviario.

Art. 11 – Concessioni autostradali

Su questo punto, lo diciamo con franchezza: è ora di una svolta vera. Non è più tollerabile un sistema fondato su concessioni opache, proroghe automatiche, governance poco trasparenti.

Ogni rinnovo deve diventare un'occasione per rimettere al centro l'interesse pubblico e la responsabilità sociale.

La CISL propone un modello diverso: un sistema di concessioni pubblico, regolato, partecipato. Un modello che colleghi ogni rinnovo a risultati concreti, verificabili, misurabili. Vogliamo vedere investimenti reali, manutenzioni puntuali, livelli di sicurezza adeguati, qualità nei servizi offerti e tariffe eque per gli utenti.

Non stiamo parlando solo di regole tecniche. Parliamo di una scelta di civiltà che tocca da vicino la vita quotidiana delle persone e il funzionamento di intere aree del Paese.

Articoli 13 e 14 – Transizione energetica e messa in sicurezza

Accelerare sulla transizione ecologica è un obiettivo che condividiamo in pieno. Puntare sulle fonti rinnovabili e sulla prevenzione del dissesto idrogeologico è giusto, necessario, urgente.

Ma questo processo non può essere portato avanti a scapito dell'occupazione.

La transizione, se vuole essere davvero giusta, deve includere tutti. Ecco perché la CISL propone la costruzione di un piano nazionale di riconversione professionale e territoriale che coinvolga lavoratori, enti locali, imprese e parti sociali.

Questo piano deve prevedere percorsi di formazione mirata, interventi di riqualificazione professionale, creazione di nuova occupazione stabile e di qualità.

In parallelo è necessario varare un quadro normativo nazionale chiaro e coerente, che dia valore agli sforzi già in atto a livello regionale per la rigenerazione urbana. Un quadro che metta a sistema incentivi, investimenti e standard di qualità, con monitoraggi certi sull'utilizzo dei beni riqualificati.

Articoli 15 e 16 – Milano Cortina 2026 e Ferrovia Circumetnea

Le Olimpiadi del 2026 devono lasciare un'eredità concreta e positiva ai territori, non essere un evento a sé stante.

Ogni euro speso deve generare infrastrutture utili, occupazione di qualità, occasioni di sviluppo.

A tal fine, le federazioni dell'edilizia hanno già firmato con le controparti datoriali e con la struttura antimafia un protocollo avanzato, che stabilisce regole stringenti per il monitoraggio della manodopera, per l'applicazione corretta dei contratti, per l'utilizzo degli strumenti della bilateralità e per un dialogo costante con gli enti pubblici.

Quanto alla Ferrovia Circumetnea – e questo vale per molte altre ferrovie locali pubbliche – non possiamo trattarla come un pezzo del passato da rattoppare. È un presidio sociale, un servizio essenziale, un'infrastruttura viva.

Serve quindi un piano di investimenti dedicato che venga definito prima della chiusura del PNRR, sulla base di una ricognizione puntuale delle opere ancora in attesa di interventi. Perché anche i territori più piccoli hanno diritto a mobilità, accessibilità, sviluppo.

Conclusione

Presidenti, Onorevoli Deputati,
quello che oggi abbiamo voluto portare alla vostra attenzione è un messaggio chiaro: le infrastrutture non sono un affare tecnico. Sono una scelta politica, economica, sociale e – per certi versi – culturale. Ogni opera pubblica, ogni investimento, ogni cantiere è un’opportunità. Un’opportunità per ridurre disuguaglianze territoriali, creare lavoro buono, migliorare la vita quotidiana delle persone, connettere fisicamente e simbolicamente un Paese che ancora troppo spesso viaggia a due velocità.
Ma perché tutto questo possa essere possibile serve una direzione, una visione di sistema. Serve coerenza tra semplificazione e legalità, tra velocità e responsabilità, tra crescita e giustizia sociale. La CISL propone, costruisce, dialoga. Lo fa con spirito di collaborazione, con attenzione ai territori, con il lavoro come bussola. Soprattutto lo fa convinta che ogni euro pubblico investito possa generare valore per la collettività. Serve un’infrastruttura che dia voce alle comunità, alle parti sociali, ai lavoratori. Che non cali dall’alto, ma che coinvolga, responsabilizzi, unisca. Ecco perché continuiamo a credere che partecipazione, qualità, legalità, sostenibilità non siano vincoli, ma le vere fondamenta di una stagione infrastrutturale all’altezza delle ambizioni del Paese.