

Pedemontana si ferma: l'azienda che deve costruirla licenzia

Pubblicato: Giovedì 25 Febbraio 2016



Il cantiere sta procedendo (a rilento) e progressivamente i lavoratori iniziano a rimanere a casa. È quello che più o meno sta succedendo anche con Pedemontana. Solo che prima di concludere questo cantiere mancano ancora 56 chilometri di strade.

I LICENZIAMENTI – Il 21 dicembre scorso la Strabag ha aperto la procedura di riduzione del personale per fine lavori, solo che è la stessa Strabag la società che dovrebbe realizzare i prossimi lotti dell'autostrada. Dei 51 operai e 17 impiegati dell'azienda che ha in tasca gli appalti per continuare le opere qualcuno se n'è già andato, mentre i primi licenziamenti arriveranno con la fine di febbraio, quando scadranno alcuni contratti a tempo determinato che non saranno rinnovati. A fine marzo saranno più o meno il 20% i lavoratori che rimarranno a casa, mentre altri seguiranno.

I LAVORI – «Stiamo parlando del personale diretto dell'azienda, lavoratori altamente qualificati che hanno imparato le procedure di Strabag e che hanno costruito i primi tratti di Pedemontana» spiega Fabrizio Cavalli della Fillea Cgil che con i sindacalisti Salvatore Della Rocca (Filca Cisl) e Gabriele Battocchi (Feneal Uil) sta seguendo la vertenza. Il fatto che la Strabag stia mettendo alla porta i suoi lavoratori diretti, quelli che avrebbero dovuto guidare anche tutti gli altri subappaltatori è un evidente campanello d'allarme sulle concrete possibilità che l'opera venga portata a termine. «Ora i lavoratori stanno completando alcune opere accessorie -continua Cavalli- ma senza certezze sulla continuazione dei lavori la riduzione del personale è inevitabile». Anche di quelli che avevano contratti a tempo indeterminato.

I FINANZIAMENTI – Il problema è proprio qui: i soldi. L'azienda non può iniziare a costruire le nuove tratte correndo il rischio che, alla fine, i finanziamenti necessari non saranno stanziati. Per portare a termine tutto il progetto -i 12 chilometri per le tangenziali di Varese e Como e il secondo tratto di 44 chilometri della A36- servono infatti 3 miliardi di euro che, al momento, nessuno sembra intenzionato a mettere (o almeno 500 milioni per il tratto B2). Secondo Roberto Maroni i soldi che mancano dovrebbero arrivare con il cosiddetto "Piano Juncker", ma il governo -che ha già messo la sua parte di soldi concedendo anche una defiscalizzazione dell'opera- non sembra voler scucire altri euro. **E l'avvio dei licenziamenti non è certamente un buon segno per il completamento dell'opera.**

Marco Corso

marco.corso@varesenews.it