Il Sole 24 ORE
Edilizia e Territorio

n. 38
1-6 OTTOBRE 2012
Anno XV
Poste Italiane Sped. in A.P. D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, c. 1, DCB

PROGETTI E CONCORSI
Emilia, ricostruzione senza architettura

ICMQ ECO
Una scelta di eccellenza.
Con ICMQ ECO garantisci al mercato prodotti eco-compatibili e contribuisci con punteggi e crediti alla certificazione di edifici sostenibili.
www.icmq.org

NEL SITO @

L'APP DI EDILIZIA
Il giornale su smartphone e tablet con Edilizia 24
Nasce l'App di Edilizia: possibile consultare il giornale senza connettersi a Internet

PROJECT FINANCING
Ospedale di Treviso, a Carron e Bovis l'appalto da 224 milioni
A Venezia partito l'iter di approvazione del progetto per il porto off shore

BANDI
Anas manda in gara il lotto 3 della nuova Sassari-Olbia
Importo di 117 milioni per le opere di ammodernamento di 12 chilometri

Aumentano le piccole imprese che puntano sul lavoro in network, e quelle che in consorzio riescono a battere i big in gara

Appalti, le Pmi vincono in «rete»

Dopo il Consorzio 131 sulla Sassari-Olbia (85 milioni) il gruppo Grecale (Ud) conquista il lotto della Ionica da 130 milioni – Guida alle aggregazioni

Il Consorzio Grecale, otto Pmi friulane di costruzione insieme dal 2010, ha battuto (insieme a Vidoni) big del calibro di Astaldi, Matarrese, De Sanctis, Tecnis, Cmb, Consorzio Sis, Gif, Impresa Spa, nella gara Anas da 129 milioni per il megalotto 4 della Ionica.

Il caso segue quello del Consorzio 131 in Sardegna, che un anno fa aveva vinto la gara per la Sassari-Olbia da 85 milioni. Dietro questi episodi eclatanti altre storie di piccole e medie imprese che tentano la strada dell'aggregazione non tanto per crescere, quanto per sopravvivere. Mettono insieme competenze e qualifiche per avere più chance negli appalti pubblici in Italia e anche per tentare la strada dei lavori all'estero.

Intanto le reti di impresa sono sempre più utilizzate dalle Pmi, anche quelle dell'edilizia, soprattutto per "fare filiera". Sul sito l'elenco completo delle reti, con i nomi delle imprese, all'interno le storie delle prime due reti in edilizia: Infrabuild e Rete Rinnova.

A pagina 2 la guida agli strumenti di aggregazione utilizzabili in edilizia. ■

SERVIZI ALLE PAGINE 2-4

GLI STRUMENTI *Reti e consorzi, pro e contro*

■ RETE D'IMPRESA

Vantaggi
Struttura snella di aggregazione.
Sconti fiscali (fino al 2012).

Svantaggi
Non possono partecipare alle gare d'appalto (modifica allo studio).

■ CONSORZI

Vantaggi
Servizi comuni.
Investimenti ripartendo i costi.
Partecipazione a gare d'appalto.
Ottimizza gli approvvigionamenti.

Svantaggi
Ai fini di una vera aggregazione il legame è poco forte e vincolante, anche nelle politiche commerciali.

ALLEGATO INFRASTRUTTURE

Grandi opere, 5 miliardi

Il ministero delle Infrastrutture chiede al ministro dell'Economia Grilli e al premier Monti finanziamenti pubblici per 5,1 miliardi di euro nel 2013 per proseguire o avviare le opere e i programmi di spesa infrastrutturali considerati super-prioritari.

È il contenuto più interessante della bozza di Allegato Infrastrutture inviato dal Mit al Cipe per il parere (scaricabile dal sito di «Edilizia e Territorio»). Nella lista ulteriori tranche per il Mose, l'avvio della Torino-Lione e del Brennero, ma anche i programmi ordinari Anas e Rfi per l'anno prossimo, il completamento di opere incompiute, la messa in sicurezza dei ponti Anas, le piccole opere. E poi i contributi a quattro opere in project financing. ■

PRIORITÀ
- Mose
- Torino-Lione
- Brennero
- Cdp Anas e Rfi
- Ponti e viadotti Anas
- Orte-Mestre
- Termoli-San Vittore
- Benevento-Caianello
- A3 Sa-Rc (completamento)

ARONA A PAGINA 5

PAGAMENTI DELLA PA

Vale il certificato lavori

Per attivare le procedure di rientro del loro credito nei confronti degli enti locali, le imprese potranno avvalersi del certificato lavori per il pagamento dei Sal previsto dal codice appalti.

Lo prevede la bozza di un Dm Economia approvato la scorsa settimana in conferenza unificata. Il provvedimento modifica il precedente Dm Economia del 25 giugno scorso, introducendo due novità.

La prima è appunto l'equipollenza tra la certificazione del credito prevista dalle recenti norme sui pagamenti dei crediti delle imprese e il certificato lavori. La seconda è l'ampliamento del perimetro delle procedure di pagamento alle imprese anche alle Regioni – quasi tutte al Sud – impegnate nel rientro del debito sanitario.

Problemi invece per le nuove norme sulla responsabilità solidale impresa-subappaltatore: «stanno causando il blocco dei pagamenti», denuncia l'Ance. ■

LE RISORSE

10 MLD	Provvista Abi
2 MLD	Fondo di garanzia Pmi
2 MLD	Convenzione Abi-Cdp

FRONTERA A PAGINA 9

DOSSIER ON LINE

Dagli appalti all'urbanistica, le risposte degli esperti

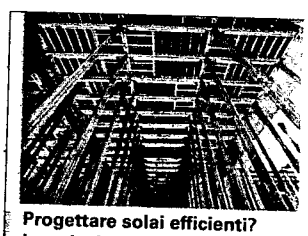
Cause di esclusione, incompatibilità tra ruoli professionali, dubbi operativi sui nuovi istituti previsti dal codice come l'avvalimento o il contratto di disponibilità. E poi ancora piano casa, applicabilità di titoli abilitativi come Dia e Scia, vincoli paesaggistici e oneri di urbanizzazione. C'è una risposta ai molti dubbi sollevati dall'attività professionale e di impresa nelle 180 risposte date dai nostri esperti ai quesiti dei lettori. Le trovate raccolte nel dossier disponibile sul nostro sito da questa settimana. ■

CONGRESSO FEST

Idrosanitario, ripresa nel 2014

Si apre il 4 ottobre a Roma il congresso della federazione europea degli operatori del settore idrosanitario, rappresentati in Italia da Angaisa. Il comparto soffre ancora: nel secondo trimestre del 2012 il fatturato complessivo è sceso del 6,9 per cento. Ripresa attesa per il 2014. ■

SERVIZIO A PAGINA 7



Progettare solai efficienti?
La soluzione c'è!
www.peri.it
PERI Casseforme Impalcature Ingegneria

NEL SITO @

GRANDI OPERE/1
On line la bozza di Allegato Infrastrutture (legge obiettivo)
I tabelloni con lo stato di attuazione del programma di infrastrutture strategiche

GRANDI OPERE/2
Sono scomparse dal mercato le gare per general contractor
Ma non le grandi opere: 77 bandi in tre anni sopra i 50 milioni, per 11 miliardi di euro

LAVORI ALL'ESTERO
Il report Cresme sul mercato mondiale delle costruzioni
Cresce la domanda, e le grandi imprese italiane continuano ad aumentare i ricavi

www.edilizieterritorio.ilsole24ore.com

Il Ministero indica nell'Allegato Infrastrutture il fabbisogno 2013 per sette super-priorità, senza però ulteriori dettagli

Grandi opere, servono 5 miliardi

Mose, Brennero, Torino-Lione e quattro assi autostradali in project financing – Ora l'esame del Cipe

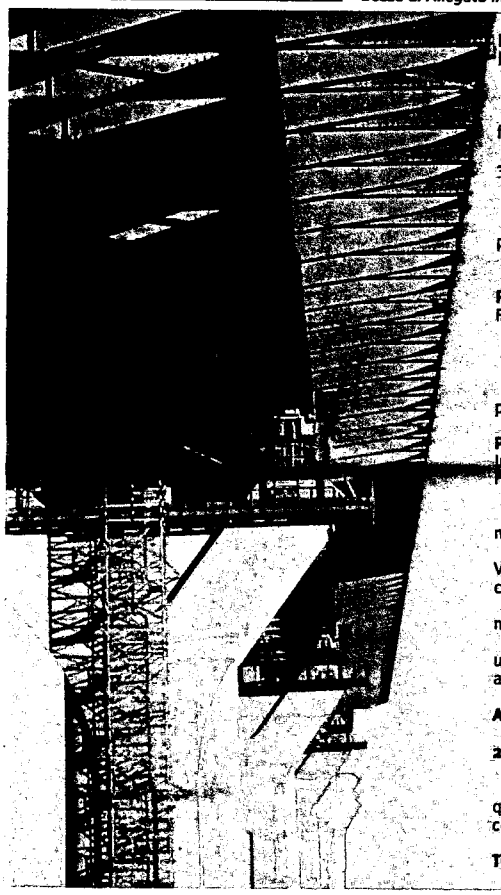
DI ALESSANDRO ARONA

Il ministero delle Infrastrutture sostiene che per proseguire o avviare un ristretto pacchetto di super-priorità in materia di grandi ma anche di piccole infrastrutture servano nell'arco dei prossimi tre anni 11,5 miliardi di euro di finanziamenti pubblici, di cui in particolare 5,1 miliardi da stanziare subito, per utilizzarli nel 2013.

Un ammontare di risorse (si veda la scheda qui a fianco) che è frutto – sostiene il Mit – di una drastica opera di selezione tra le opere in corso o programmate della legge obiettivo, e di cui dunque il dicastero guidato da Corrado Passera si appresta a chiedere l'inserimento all'interno della legge di stabilità 2013.

Sono le cifre più importanti contenute nella bozza di Allegato Infrastrutture, l'adempimento annuale previsto dalla legge obiettivo (443/2001) per aggiornare il programma delle infrastrutture strategiche (Pis), documento che dovrà ora essere esaminato dal Cipe per l'adozione. A sei mesi dalla fine della legislatura, a rivestire rilevanza sono soprattutto le considerazioni e gli impegni a brevissimo termine. E cioè appunto le richieste di finanziamento per il 2013, i 5,1 miliardi di euro.

LE RICHIESTE DEL MINISTERO *Bozza di Allegato Infrastrutture*



PRIORITÀ OBBLIGATE
Fabbisogno nel 2013-2015: 5.733 milioni
di cui nel 2013: **2.920 milioni**
– **Contratti di programma 2013 dell'Anas e di Rfi**
– **Mose** di Venezia, ulteriori tranche (mancano 1.234 milioni, tutte in finanziamento pubblico)
– Asse ferroviario **Torino-Lione** (per la tratta internazionale mancano 3.356 milioni a carico dell'Italia)
– **Brennero**, valico ferroviario (mancano 3.411 milioni a carico dell'Italia)
– Messa in sicurezza ponti e viadotti Anas (non precisati)
– Interventi di completamento di opere già cantierate e bloccate (non precisati)
– Fondo mirato a evitare l'ennesima proroga degli sfratti

PRIORITÀ LEGATE ALLE RETI EUROPEE TEN-T
Fabbisogno nel 2013-2015: 2.400 milioni
di cui nel 2013: **860 milioni**
– Assi viari (non precisati)
– Nodi metropolitani (non precisati)
– Nodi logistici di particolare rilievo (porti, aeroporti, interporti) (non precisati)

PRIORITÀ SUPPORTATE DA CAPITALI PRIVATI (PPP)
Investimenti attivabili: circa 10 miliardi di euro
Fabbisogno pubblico totale: 2.287 milioni
di cui nel 2013: **187 milioni**
– Asse autostradale **Orte-Mestre** (costo 7.259 milioni, mancano 1.546 mln di contributo pubblico. C'è già un promotore privato fase 1)
– Asse autostradale **Termoli-San Vittore** (la prima tratta San Vittore-Campobasso, che ha già il promotore fase 1, costa 1.137 milioni, di cui 557 di contributo pubblico, di cui mancanti 321 milioni)
– Asse autostradale Telesina, **Benevento-Caianello** (costo totale 588 milioni, finanziati da promotore privato fase 1)
– **Autostrada Salerno-Reggio** (mancano 3,4 miliardi per completare gli ultimi 50 km, ma il Mit propone il Pf dando in permuta i 393 km già ammodernati)

ALTRE PRIORITÀ
– Completamento **piano delle opere medie e piccole nel Mezzogiorno: 200 milioni nel 2013**
– Altre priorità in conto capitale: 200 milioni (dal 2014)
– Priorità di spesa in conto esercizio: 750 milioni (non specificato in quali annualità), per ("tra l'altro", si legge) sostegno all'autotrasporto e copertura degli **sgravi fiscali ai project bond**

TOTALE FABBISOGNO NEL 2013: 5.117 milioni di euro

I FABBISOGNI 2013

Eppure proprio sulle esigenze finanziarie a breve termine, un elenco di super-priorità su cui ci si aspetterebbe di vedere sfoderate al meglio le armi dialettiche del Mit per convincere Grilli e Monti a "scucire" il denaro necessario, proprio su questo il documento è vago e assai sommario.

La scheda qui sopra è in sostanza tutto quello che si ricava nell'Allegato sul tema (pagine 221-222). Molte opere sono indicate solo per gruppi (messa in sicurezza di ponti e viadotti Anas, ad esempio), e nei casi dove le opere si citano, come Torino-Lione, Mose e Brennero, non si aggiunge alcun dettaglio su quale cifra di fabbisogno faccia capo alla singola opera, e perché.

È cioè sommaria la spiegazione del perché le opere siano prioritarie, ma è del tutto inesistente la motivazione sul perché un certo fabbisogno di finanziamento si concretizzi nel 2013, piuttosto che nel biennio 2014-2015, o dopo ancora.

Il primo gruppo sono le «**Priorità obbligate**» (obbligate perché?): si intuisce che si tratti di opere in corso (Mose) o legate a impegni internazionali (Brennero e Torino-Lione) o a esigenze di riavviare opere bloccate o di garantire un minimo di finanziamenti ordinari ad Anas e Rfi. Ma non è spiegato perché si indichino anche interventi infrastrutturali non legati alla legge obiettivo (contratti Anas e Rfi, opere bloccate, ponti e viadotti Anas) e uno che di infrastrutturale non ha nulla (fondo per evitare la proroga degli sfratti: fondo per fare cosa?).

Il secondo gruppo sono le «**Priorità legate alle decisioni assunte a scala comunitaria sul nuovo assetto delle reti Ten-T**». Qui la vaghezza è totale. Si indicano: assi viari, nodi metropolitani, nodi logistici di particolare rilievo.

LE OPERE IN PPP

Infine le «**Priorità supportate da un reale coinvolgimento di capitali privati**». Il documento spiega che questi interventi possono essere realizzati «grazie alla norma sulla defiscalizzazione», e cioè l'articolo 18 delle legge 183/2011 che ammette le riduzioni Ires, Irap e Iva alle società di progetto solo in alternativa ai contributi pubblici. Eppure l'Allegato indica per questo pacchetto di interventi (le autostrade Orte-Mestre, Termoli-San Vittore, Benevento-Caianello, Salerno-Reggio Calabria) la necessità di una base di finanziamenti pubblici per 2.287 milioni, di cui 187 mln a partire dal 2013. Una apparente contraddizione, non spiegata.

L'altra contraddizione è sulla **Salerno-Reggio**: il Mit propone di completare la A3 in project financing, dando in permuta a un privato (con pedaggio) le tratte già completate (entro il 2013 saranno pronti 393 km su 443) in cambio del completamento dei 50 km restanti, per una spesa di 3,4 miliardi di euro. Tuttavia l'Anas non ha allo studio nulla del genere, e anzi vorrebbe lasciar perdere quegli ultimi 50 km (costosissimi e ritenuti non indispensabili), introducendo semmai il pedaggio per ottenere un flusso di risorse certe con cui finanziare i programmi ordinari annuali di investimento.

Moto vago anche l'ultimo gruppo di priorità, a parte il completamento del piano di piccole opere al Sud (200 mln nel 2013). Si cita il sostegno all'autotrasporto e la copertura delle agevolazioni fiscali ai project bond (come l'hanno calcolati, visto che nessun progetto concreto di emissioni è ancora sul tavolo?).

LE ALTRE PARTI

Le altre parti interessanti del documento (scaricabile dal nostro sito, sezione Infrastrutture24), oltre naturalmente ai tabelloni (pagine 15-162), sono la Premessa (con la sintesi dei principali numeri del Pis, pagine 9-14) e la parte sulla cosiddetta Due diligence del Pis (pagine 175-178, più le tabelle seguenti), lo sforzo fatto cioè dal Mit, in attuazione dell'articolo 41 del Dl Salva Italia (201/2011), per individuare un elenco più rispetto di priorità sia tra le opere avviate sia tra quelle in fase di (avanzata) progettazione. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA