

PROGETTI E CONCORSI
Il design di Tschumi
atterra nelle Marche



IL RISPASO
È CERTIFICATO DA CRI DI TETTI SE NE INTERDE.



SISTEMA ISOTEC.
APPROVATO DAI MIGLIORI GATTI ITALIANI.

www.isotecgroup.com

Isotec Italia

NEL SITO



SOCIAL HOUSING

Salta il tappo del 40 per cento agli investimenti della Cdp
Pubblicato il Dpcm di modifica, la parola ora passa ai sottoscrittori

SGRAVI 11,5%

Scade il 15 maggio il termine per presentare la richiesta
Le istruzioni dell'Inps per le imprese che non hanno fatto domanda nel 2012

CASA BOND

Slitta a dopo le elezioni il sostegno al credito fondiario
Rallenta il tavolo Abi-Ance-Mise-Cdp Ancora alla ricerca di soluzioni tecniche

POST-TERREMOTO

All'Aquila 300 assunzioni per la ricostruzione, 78 i tecnici
Il concorso spazza via 500 precari. Nasce la task force del ministero Infrastrutture

www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com

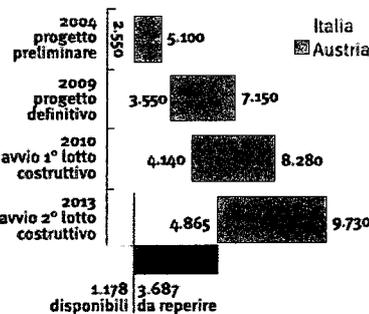
L'approvazione Cipe al secondo lotto costruttivo del tunnel spiana la strada a due bandi di progetto e lavori entro l'estate

Brennero, appalti per 700 milioni

Ok anche alle linee guida sugli sconti fiscali al project financing, ma nessuna decisione sulle singole opere

LIEVITAZIONE DEL BUDGET

Tunnel Brennero, costo a vita intera (in milioni di euro)



I fondi stanziati dalla legge di stabilità 2013 e l'accordo con Trento e Bolzano per l'utilizzo degli accantonamenti dell'Autobrennero permettono al Cipe di sbloccare il secondo lotto costruttivo del tunnel del Brennero (1,3 miliardi di euro, 638 a carico dell'Italia). E la società mista Bbt può così annunciare l'avvio entro l'estate di due gare ad appalto integrato da 350 milioni di euro ciascuna. L'altra maxi gara, da 400

milioni, è attesa per il 2014. Tuttavia l'opera slitta di circa due anni, e la previsione di fine lavori viene rinviata dal 2022 al 2025. E i costi salgono ancora, da 8,3 a 9,7 miliardi. Via libera del Cipe anche alle Linee guida per la defiscalizzazione al project financing e ai primi due lotti della Napoli-Barri (ma sono solo progetti preliminari). ■

ARONA ALLE PAGINE 2 E 3

AUTORITÀ DI VIGILANZA

Tassa sulle gare, rincari in vista

Aumento dei costi, anche per l'avvio della nuova banca dati sugli appalti (il portale Acpass). Riduzione delle entrate causa crisi delle costruzioni. Nel bilancio dell'Autorità di vigilanza gli «avanzi di amministrazione» sono un ricordo. E il presidente Sergio Santoro non esclude di dover «rimodulare il sistema contributivo vigente». ■

PIÙ COSTI, MENO ENTRATE Valori in milioni di euro

Indicatori	2013	Var. %
Tasse sulle gare	55,2	-1,4
Compensi presidente e consiglio	1,3	0,0
Servizi resi da terzi (Acpass)	10,9	212,3
Trasferimenti altre Autorità	3,9	-66,4



SERVIZIO A PAGINA 9

LE LINEE GUIDA

Certificazione energetica, è caos tra Stato e Regioni

Obblighi di formazione, qualificazione riservata a particolari figure professionali, necessità di superare esami specifici. Le linee guida sulla certificazione energetica approvate dal Governo hanno colto di sorpresa le Regioni che avevano già disciplinato il sistema di certificazione degli immobili e il percorso di abilitazione dei professionisti. Ora si riapre la partita tra regole statali e norme regionali. In base alla clausola di cedevolezza prevalgono queste ultime, ma l'invito è quello di rendere omogenea la disciplina su tutto il territorio. Emilia Romagna, Liguria e Trento sono pronte ad adeguarsi. No di Lombardia, Bolzano e Piemonte. ■

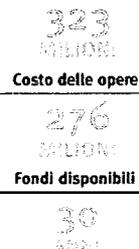
SERVIZIO A PAGINA 7

MILANO

Concessione da 323 milioni per la Città della salute

Maxintervento di edilizia sanitaria a Sesto San Giovanni. Infrastrutture lombarde (Hspa) affida con una concessione di lavori pubblici la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione della Città della salute e della ricerca nelle aree dismesse dell'ex Falck che dovranno essere bonificate. Si tratta di un'opera dal valore complessivo di 323 milioni, di cui 276 finanziati dalla stazione appaltante. Il bando rimarrà aperto fino al 5 aprile. ■

I NUMERI



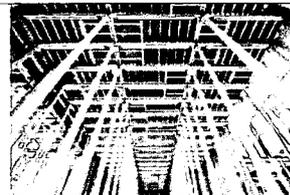
LERBINI A PAGINA 11

SEMPLIFICAZIONI

«Aua» senza impatto per le costruzioni

Promette di accorpate sette procedimenti in un unico titolo abilitativo la nuova Autorizzazione unica ambientale (Aua). Ma avrà uno scarso impatto sui cantieri. Innanzitutto perché il regolamento approvato dal Governo esclude esplicitamente dall'applicazione le opere soggette a Via, ma anche perché solo due dei 7 procedimenti considerati (impatto acustico e rifiuti) hanno una ricaduta sull'attività delle imprese edili. ■

SERVIZIO A PAGINA 5



Progettare solai efficienti? La soluzione c'è!
www.peri.it

PERI Casseforme Impalcature Ingegneria

APPROFONDISCI

NEL SITO



BRENNERO, IL PUNTO
Il documento che riassume lotti, costi, finanziamenti
Risorse dalla A22, l'accordo di Barca e Ciacca con le Province di Trento e Bolzano



NAPOLI-BARI

Il Contratto Governo-Rfi con gli impegni per la nuova tratta
Tempi lunghi per i cantieri: scarica i documenti (schede tecniche e cronoprogrammi)



www.ediliziaeterritorio.it/sole24ore.com

Il budget totale del nuovo valico ferroviario sale da 8,3 a 9,7 miliardi (quota Italia 4,8 mld), e la fine lavori viene spostata di

Il Brennero slitta al 2025, costi

Entro l'estate due gare Bbt per 700 milioni, assegnato a Poiry-Pro lter l'incarico da 28 milioni

DI ALESSANDRO ARONA

Gia si sapeva che il tunnel del Brennero aveva superato la Torino-Lione, ma ora, con l'ok del Cipe al secondo lotto costruttivo da 1.276 milioni di euro (638 la parte finanziata dall'Italia) l'opera entra nella fase realizzativa vera e propria.

Le opere completate e in corso (preparazione dei cantieri e cunicoli esplorativi), avviate nel 2008, ammontano a circa un miliardo di euro tra Italia e Austria, e

Finanziato dal governo con 638 mln il 2° lotto costruttivo

zione di un costo. Prima di scavare è difficile prevedere, ci possono sempre essere imprevisti geologici. Nel costo base dell'opera (aggiornato da 6.890 a 7.783 milioni, ndr) abbiamo comunque calcolato 500 milioni per imprevisti. Ma non è stato realizzato - chiediamo - il cunicolo esplorativo? «I cunicoli esplorativi - risponde Zurlo - attenuano il rischio sorprese, ma non è che si fanno prima tutti i cunicoli, e poi l'opera. I cunicoli anticipano i lavori sulla galleria principale di un anno e mezzo/

due, dunque via via comportano aggiornamenti al progetto».

I LOTTI COSTRUTTIVI

Il Cipe ha poi approvato una nuova articolazione dei lotti costruttivi, da 3 a 4, spaccettando il maxi-terzo da 2.728 milioni (quota Italia, valori 2010, oggi saliti a 3.191) in due lotti più piccoli: 638 e 2.553 milioni.

Riepilogando, i lavori attualmente in corso (avviati nel 2008) ammontano a 520 milioni di euro, cui 260 a carico dell'Italia (parte dei cunicoli esplorativi e altre opere propedeutiche: completato in particolare il cunicolo Aica-Mules e la "finestra" di Mules, in corso

TUTTE LE DECISIONI DEL CIPE

I risultati della seduta del 18 febbraio del Comitato dei ministri

Opera/decisioni	Oggetto
Linee guida per l'applicazione dell'articolo 18 legge 183/2011 (defiscalizzazione project financing)	Approvazione
Potenziamento direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce	Tratta Napoli-Cancello, approvazione progetto preliminare e conferma copertura finanziaria Tratta Cancello-Frasso Telesino e conferma copertura finanziaria (100 mln da reperire nella prossima Contratto di programma Rfi)
Galleria di base del Brennero	- Approvato il nuovo costo totale: da 8.280 mln (2010) a 9.730 (Italia da 4.140 a 4.865) - riarticolazione dei lotti costruttivi da 3 a 4 (il terzo da 3.191 mln - a valori aggiornati - viene diviso in 2': 638 mln; 3': 2.553 mln) - autorizzazione del 2° lotto costruttivo - Assegnazione finanziamenti al 2° lotto: a) 338 milioni dal fondo Autobrennero (legge 449/1997) b) 300 milioni dalla legge di stabilità 2013 (articolo 1 comma 176, fondi alle ferrovie) - Assegnazione 25 mln al 1° lotto (quota residua), ex fondo l. 449/1997
Quadruplicamento Verona-Fortezza (accesso al Brennero), lotto 3 (circonvall. Trento e Rovereto)	Assegnazione di un finanziamento di 36,5 milioni (a valere sulla legge di stabilità, fondo ferrovie art. 1 c. 176) per il lotto 3
Passante Fs di Milano, fermata Forlanini	Approvazione progetto definitivo, già dotato di copertura finanziaria
Contratto di progr. Anas 2012	Delibera sostitutiva della 68/2012 e assegnaz. def. dei 300 mln ex Cipe 32/2012
Beni Culturali	Anticipo dal 2016 al 2013 di 28 mln assegnati da delibera Cipe 137/2012
Salvaguardia Laguna Venezia	Assegnazione 50 milioni per annualità 2012
Fondo per la Montagna	Ripartizione tra le Regioni, annualità 2010

il cunicolo sulla tratta «Pediadriatica», si veda il documento tecnico sul sito, allegato al servizio sul Cipe 18/2/2013). La conclusione di questa parte di interventi è prevista (Italia e Austria) entro giugno 2014.

Il 1° lotto costruttivo, 560 milioni di cui sempre il 50% lato Italia: 280 milioni, autorizzato dal Cipe il 18/11/2010, delibera 83. Finanzia finora per 255. I lavori sono stati avviati nel luglio 2011 nella zona di Mu-

les (galleria e pezzo di ventilazione, gallerie principali e di collegamento nella zona della finestra di Mules (è una prima tranches di lavori per la galleria principale, appalto da 53 milioni aggiudicato a luglio 2011 al Consorzio Brennero 2011); le opere viarie e di difesa idrica, invece, dovrebbero partire a inizio 2014.

Il 2° lotto costruttivo, quello "nuovo" definito da Bbt nel 2012, vale 1.276 milioni, di cui 638 a carico

dell'Italia. È stato "autorizzato" e finanziato dal Cipe il 18 febbraio: per 338 milioni a valere sulle risorse ex articolo 55, comma 13, della legge n. 449/1997 (accantonamento degli utili dell'Autobrennero) e 300 milioni di euro a valere sulle (nuove) risorse di cui alla legge di stabilità 2013 (art. 1, co. 176). Il finanziamento con i proventi dell'Autobrennero (controllata dalle Province di Trento e Bolzano) è stato possibile

grazie all'accordo del Governo dei giorni scorsi con i due presidenti provinciali, accordo di cui l'artefice è il ministro della Coesione Fabrizio Barca (si veda il servizio sul nostro sito). Altri 25 milioni provenienti dal fondo Autobrennero sono andati per coprire il fabbisogno residuo del 1° lotto, mentre altri 36,5 milioni di cui alla citata legge di stabilità 2013 sono stati assegnati per la copertura del quadruplicamento della linea ferroviaria

Prestiti al Mose per continuare i lavori

Bei: 500 milioni per anticipare lo Stato in ritardo

DI FRANCO TANEL



■ I lavori alla bocca di porto di Chioggia

Boccata di ossigeno per il Mose, la Banca europea degli investimenti (Bei), ha perfezionato nei giorni scorsi con il Consorzio Venezia Nuova un nuovo finanziamento di 500 milioni di euro. Si tratta della seconda tranche (la prima di 480 milioni era stata erogata nell'aprile del 2011) di una linea di credito complessiva di 1,5 miliardi di euro.

Il contratto ha una durata di quattro anni e permette di utilizzare i 500 milioni stanziati già entro il 2013; in questo modo il cronoprogramma, che già registra la conclusione dei lavori entro il 2016 invece che nel 2014, potrà essere pienamente rispettato. Non sono, è bene ricordarlo, risorse aggiuntive rispetto a quelle stanziati dal Cipe (il costo complessivo è fissato in 5,5 miliardi): si tratta di un'anticipazione, tra l'altro a tassi agevolati, dei fondi che saranno poi erogati dallo Stato.

Fondi la cui effettiva disponibilità negli anni passati non è quasi mai stata regolare. Il Consorzio Venezia Nuova, infatti ha praticamente sempre dovuto chiedere anticipazioni al sistema bancario, per non dover rallen-

tare e sospendere i lavori, nonostante anche recentemente il ministro Passera abbia affermato di considerare l'opera strategica. E di quanto ce ne sia bisogno, si è visto la notte tra l'11 e il 12 febbraio scorso quando una nuova alta marea eccezionale ha messo in ginocchio Venezia e Chioggia; solo un providenziale cambiamento del vento ha impedito che l'acqua toccasse livelli catastrofici.

Intanto proseguono i lavori per la posa delle prime quattro paratoie: il montaggio dovrebbe avvenire a metà aprile in modo che già a maggio sarà possibile fare le prime prove. In autunno saranno posizionati sul fondale alla bocca di Malamocco i 20 grandi cassoni in calcestruzzo a cui andranno incernierate le paratoie. Una operazione già conclusa alla bocca di porto di Lido, tanto che i tecnici stanno già operando nel lungo tunnel subacqueo al loro interno per sistemare i vari impianti tecnologici. Nelle prossime settimane intanto il Consorzio Venezia Nuova trasferirà definitivamente la propria sede all'Arsenale dove già sono avviate parte delle lavorazioni relative al Mose. ■

© EPICAZIONE/EPICAZIONE

«Quest'ultimo aumento - spiega Raffaele Zurlo, l'amministratore delegato di Bbt di nomina italiana - è dovuto all'adeguamento dei costi e dei prezzi. Il costo finale potrebbe anche diminuire, per i ribassi d'asta. Un'opera di questo tipo, comunque, 64 km di nuova linea ferroviaria di cui 55 di galleria a foro cieco, non si presta facilmente alla fissa-

APPROFONDISCI
NEL SITO

SCONTI AL PF, IL TESTO
Le «Linee Guida» approvate
dal Cipe il 18 febbraio

Il provvedimento attuativo dell'articolo
18 legge 183/2012, approvato dal Cipe



CIFE
Consiglio Interministeriale
per la Programmazione
Finanziaria

I NUMERI DEL CIFE

Nel 2012 più delibere e tempi
dimezzati per la pubblicazione
Uno studio Cipe (presidenza del Consiglio)
fa il bilancio (numerico) del Cipe 2012

LE RISORSE INCAGLIATE

Anche fermi 30 miliardi di euro
di opere programmate in 4 anni
Il documento del Centro studi: gli interventi
mai appaltati tra Fas, fondi Ue e delibere Cipe

www.ediliziaeterritorio.isole24ore.com

tre anni - Ma il cantiere comunque procede

in crescita

per la progettazione esecutiva

Ipotesi Orte-Mestre e Pedemontana piemontese, ma la scelta passerà al prossimo governo

Sconti fiscali al Pf, sì alle Linee guida ma per le opere ancora un rinvio

Sono arrivati davvero a ridosso del "fischio finale" della legislatura le «Linee guida per l'applicazione delle misure previste dall'articolo 18 della legge 183/2011» (la cosiddetta defiscalizzazione). A oltre 15 mesi dalla legge che istituiva gli sconti fiscali alle opere in project financing, il Cipe ha dato il via libera solo il 18 febbraio (scarica il testo dal nostro sito).

L'applicazione concreta dello strumento a singole opere sarà probabilmente valutata dal prossimo governo, anche se Mit e Presidenza stanno da tempo lavorando al dossier della Orte-Mestre, e (più indietro) della Pedemontana Piemontese, e in teoria è in calendario una seduta del Cipe l'8 marzo.

SOLO GRANDI OPERE

Le Linee guida contengono una prima forte limitazione: la defiscalizzazione (sconti Ires, Irap e Iva a beneficio dei concessionari di project financing, oltre la possibile cancellazione - per le concessionarie autostradali - del canone di cui all'art. 1 comma 1020 della legge 296/2006) può essere utilizzata solo a beneficio di infrastrutture strategiche (legge obiettivo). È una limitazione che nella legge non c'è, dunque potrebbe anche essere ribaltata dal prossimo governo. Ma il meccanismo ora strutturato, che si basa su una verifica caso per caso delle opere «eleggibili», con relativa delibera Cipe dettagliata, sarebbe difficilmente applicabile nel caso gli sconti fossero possibili per tutte le migliaia di opere in project financing promosse dai Comuni in giro per l'Italia. Si creerebbe una corsa allo scontro - così ragionano i tecnici del Cipe - e un «imbutto» in sede Cipe di fatto ingestibili. Ma d'altra parte un meccanismo automatico di defiscalizzazione, tipo detrazioni 36%, rischierebbe di creare una minore entrata insostenibile, o che comunque dovrebbe essere quantificata in sede di bilancio.

OPERE NUOVE O GIÀ AGGIUDICATE

Gli sconti fiscali («misure») - in base sempre alle Linee guida - si potranno applicare a: a) nuove opere, ancora da affidare (e in questo caso il valore degli sconti deve essere posto a base di gare, ribassabile); b) infrastrutture già affidate o in corso di affidamento. «Nel caso in cui risulti necessario ripristinare l'equilibrio del piano economico finanziario» (Pef). «Le misure - si legge - non possono essere concesse per le infrastrutture strategiche già realizzate ed entrate in esercizio».

IL MECCANISMO

In pratica il Pef, che il Cipe deve approvare con l'apposita delibera per la libera agli sconti, deve calcolare l'ammontare del contributo pubbli-

LO STRUMENTO

La legge: articolo 18 legge 183/2011, più volte modificata (allargandone il raggio d'azione), fino al Dl 83/2012

Gli sconti: riduzione Ires, Irap e Iva, e anche del canone di concessione per le autostrade, durante tutto il periodo di concessione, riducendo o azzerando il contributo a fondo perduto.

Applicazione: a tutte le nuove infrastrutture in partenariato pubblico-privato, e - per le sole infrastrutture strategiche - anche alle opere già affidate o in affidamento ove sia necessario riequilibrare il piano economico finanziario (Pef).

Il filtro Cipe: è la stessa legge a stabilire che sia il Cipe a esaminare i Pef delle singole opere, fissando la quota di contributo e/o di "Misure" necessaria.

Linee guida: la delibera Cipe disciplina il meccanismo per le sole infrastrutture strategiche.

Closing entro 12 mesi: contratto di finanziamento bancario entro 12 mesi dall'ok al progetto definitivo, pena la revoca degli sconti fiscali.

co «teorico» che sarebbe necessario per raggiungere l'equilibrio (naturalmente calcolando un valore medio di remunerazione del capitale, Wacc, coerente con operazioni analoghe sul mercato). Nel caso di opere in corso «da aggiustare» (si pensi alla Pedemontana Lombarda), andrà calcolato il contributo pubblico «aggiuntivo» teorico necessario per aggiustare un Pef che non regge più.

Dopodiché si deve determinare quale sconto fiscale sarebbe necessario «al posto» del contributo pubblico (teorico) in conto capitale. Possono anche essere previsti mix tra sconti fiscali e contributi, ma la ratio dell'articolo 18 è sostenere il Pf spendendo meno soldi pubblici cash.

CALCOLARE LO SCONTO

Se servono 100 milioni di contributo pubblico teorico - facciamo un esempio - va calcolato il valore cumulato degli sconti fiscali, in valore monetario, che attualizzati a oggi equivalgono a 100 milioni. Si arriva a cifre molto superiori, diciamo nell'ordine di un 800-1.000 milioni di euro di minori imposte pagate nell'arco della durata della concessione (20-30 anni) in cambio della «rinuncia» ai 100 milioni subito (sempre nell'esempio) di contributo pubblico.

Il valore degli sconti può essere riequilibrato (ridotto, ma non aumentato, neppure per coprire eventuali aumenti del costo di costruzione dopo l'approvazione del progetto definitivo) in sede di verifica quinquennale delle concessioni.

CLOSING ENTRO 12 MESI

Il contratto di finanziamento banca-

rio (o la sottoscrizione di eventuali project bond) deve essere firmato dal concessionario entro 12 mesi dall'approvazione del progetto definitivo, pena la revoca della concessione. Una condizione non da poco, visto i tempi lunghi in cui di solito banche e imprese concludono tali contratti.

I COMMENTI

Abbiamo sentito per un commento due protagonisti del mercato del project financing in Italia, il banchiere **Fabrizio Pagani**, direttore Project and Public Finance di Dexia-Credind, e l'avvocato e super-consulente **Franco Vighiano**, responsabile dello studio legale Ashurst Italia e docente di project financing a Padova e alla Bocconi di Milano. Nessuno dei due sembra entusiasta delle Linee guida varate dal Cipe.

«L'iniziativa in sé è positiva - commenta Pagani - ma non si capisce perché il Cipe abbia voluto limitarne l'applicazione alle grandi opere, visto che la legge non lo dice».

Il rischio - dice il Cipe - è di avere troppi buchi nelle entrate fiscali... «Ma se l'opera non sarebbe stata fatta - risponde Pagani - non c'è nessun buco futuro. Certo, non sempre è facile stabilire se l'opera sarebbe stata fatta comunque, ma bisognerebbe allora richiedere un'analisi economica "di scenario", senza e con l'opera, per calcolare tutti i costi e i benefici, diretti e indiretti». «Comunque - conclude Pagani - mi pare che continui a mancare una vera volontà di stimolare gli investimenti pubblici, a partire dal nodo irrisolto del Patto di stabilità. Serve più convinzione, e non sempre paletti e rigidità».

«La limitazione alle opere della legge obiettivo - commenta Vighiano - indica la volontà di non farne uno strumento di generale applicazione e di riservare la decisione finale sugli sgravi al Cipe. Il problema principale, però, è che l'applicazione di queste agevolazioni dovrebbe essere flessibile e tempestiva. In Italia invece facciamo sempre regolamentazioni troppo dettagliate e procedure troppo complesse. Manca la capacità del governo di dialogare efficacemente con investitori e finanziatori, per trovare soluzioni caso per caso. Anche il fatto di limitare gli sgravi alle opere in fase di costruzione è un limite, perché anche i progetti in fase operativa possono trovarsi con un Pef non più in equilibrio. Infine, dovrebbe essere chiarito che le agevolazioni fiscali non possono essere sempre un'alternativa al contributo pubblico».

«In generale - sostiene Vighiano - in Italia nei project financing abbiamo tempi troppo lunghi, che spesso fanno saltare tutte le previsioni iniziali. Bene dunque gli sgravi fiscali, ma poi devono intervenire in modo veloce, dove sia necessario».

A.A.

Costo (tratta)	Costo totale dell'opera	Finanziam. disponibile	Finanziam. da reperire
(per ora no opere)	-	-	-
813	7.116	3.532	3.584
730	7.116	3.532	3.584
638 (2° lotto costruttivo)	4.865 (quota Italia)	1.178	3.687
36,5	1.555	77	1.478
15,8	15,8	15,8	-
300	300	300	-
28,5	28,5	28,5	-
50	50	50	-
41,8	41,8	41,8	-

Fortezza-Verona (lotto 1 - Fortezza Ponte Gardena), di cui alla delibera Cipe 103/2012.

L'appalto principale (lato Italia) del 2° costruttivo è la tratta di galleria «Sottoattraversamento Isarco», sarà un appalto integrato molto complesso, che comprenderà ad esempio il temporaneo spostamento dell'alveo del fiume Isarco. «Prevediamo di far partire la gara, circa 350 milioni di euro - spiega l'ingegner Zurlo - entro l'estate prossima. Anche l'altro grande appalto, più o meno lo stesso valore, il cosiddetto Ahrental-Wolf (lato Austria, partirà entro l'anno». La fine dei lavori sul 2° costruttivo è prevista entro il 2018.

Il 3° lotto costruttivo costerà in tutto 5,1 miliardi di euro, 2.553 milioni quota Italia, con fabbisogno di copertura finanziaria - spiegano a Bbt - non prima dell'inizio del 2016 (avvio lavori previsto nel 2018, fine cantiere nel 2023).

Il 4° e ultimo lotto costruttivo dovrebbe costare 2.268 milioni (1.134 Italia), con avvio lavori nel 2021 e fine nel 2025 (la conclusione dell'opera era precedentemente prevista nel 2022).

MAXI PROGETTAZIONE

«È stata aggiudicata in via provvisoria - spiega Zurlo - la gara da 28 milioni di euro per la progettazione esecutiva e l'assistenza tecnica di gran parte delle gallerie, lato Italia, lanciata ad aprile. «Vincitori provvisori - prosegue l'Ad di Bbt - la cordata fra Pro Iter (Milano) e la multinazionale Poiry. A metà marzo l'aggiudicazione definitiva».

NAPOLI-BARI, PRIMI SI

Il Cipe ha poi approvato i primi due lotti del potenziamento ad alta capacità della ferrovia Napoli-Bari (oltre alla Cervara-Bovino, 250 mln, lavori in corso dal 2008, e il Nodo di Bari, 391 mln, approvato dal Cipe il 26 ottobre scorso): la Napoli-Cancello (813 milioni, di cui 84 già realizzati) e la Cancello-Frasso Telesino (730 mln), approvati e finanziati il 18 febbraio. I progetti approvati sono però solo preliminari, e serve ancora tutto l'iter di legge obiettivo: in base all'accordo Governo-Rfi (il Cis, si veda sul sito) i bandi di appalto integrato sono previsti solo all'inizio del 2015.

Napoli-Bari, primi lotti approvati, ma appalti solo nel 2015