

Appalto integrato e General Contractor

In corso i lavori di integrazione e modifica della normativa per garantire nelle gare la professionalità adeguata in fase di progettazione

Francesca Cusumano

La XX^a rilevazione annua sull'attività delle società d'ingegneria dell'Oice evidenzia una situazione negativa sul fronte delle infrastrutture e sul funzionamento della Legge Obiettivo.

Con il vice ministro delle Infrastrutture e del Territorio Ugo Martinat, "Progetto&Pubblico" vuole fare un bilancio puntuale del programma Grandi Opere.

Guardando con ottimismo agli sviluppi futuri.



Progetto&Pubblico: On. Martinat, la legge Obiettivo stenta a decollare, lo strumento del project financing viene utilizzato quasi esclusivamente per realizzare cimiteri nei piccoli comuni e, comunque, lavori di piccola entità e di sicuro ritorno.

La normativa sugli appalti integrati, quelli, cioè, che prevedono al loro interno la progettazione affidata a società specializzate, viene aggirata dalla certificazione delle Soa.

Le società d'ingegneria devono sentirsi "tradite" dopo le tante promesse che annunciavano per loro una nuova stagione da protagonisti, grazie anche all'introduzione della figura del General Contractor e con essa l'affidamento all'esterno della progettazione?

Martinat: Non condivido questa visione catastrofica. Costituirebbe a mio avviso un grave torto al lavoro serio e costruttivo che questo Governo ha fatto e va facendo in materia. Se è indubbio che il patrimonio normativo ereditato aveva creato una situazione deficitaria

che ed energetiche, trasporti, turismo e commercio, porti, sanità, riqualificazione e trasformazione urbana, con il coinvolgimento già di diverse opere della Legge Obiettivo. Basti citare al riguardo le metropolitane M5 di Milano e di Modena, il Corridoio tirrenico meridionale Roma-Formia, la Pedemontana veneta, la Bre.Be.Mi., la Mestre-Orte-Civitavecchia, la Tangenziale esterna di Milano.

Inoltre si possono citare dati che evidenziano chiaramente l'ulteriore crescita, nel primo semestre del 2004, del valore degli appalti. In particolare vi è un incremento del 37,5% rispetto allo stesso periodo del 2003, dovuto in gran parte alle maxigare della Legge Obiettivo; si evidenzia infatti una crescita dei grandi tagli, cioè dei bandi di gara oltre i 15 milioni di euro, il cui valore nello stesso periodo di riferimento è raddoppiato passando

"Le opere che stiamo realizzando consentiranno connessioni veloci per una maggiore e migliore mobilità"

nella partecipazione pubblico-privato alle attività di progettazione e realizzazione delle opere pubbliche, non può non riconoscersi che le modifiche apportate all'istituto della finanza di progetto, della concessione in generale, dell'appalto integrato nonché l'introduzione della figura del contraente generale hanno aperto scenari amplissimi per le realtà professionali ed imprenditoriali italiane. E i dati che provengono dal mercato lo stanno confermando. Non solo cimiteri per la finanza di progetto, ma proposte pressoché in tutti i settori: reti idri-

da circa 5 miliardi di euro ad oltre 10 miliardi. Lo stesso vale per l'appalto integrato e per il general contractor; al cui riguardo non posso che essere pienamente d'accordo sull'esigenza di assicurare la professionalità adeguata in fase di progettazione. I tecnici sono al lavoro in questi mesi per apportare le necessarie ulteriori integrazioni e correzioni alla normativa, attraverso il lavoro di revisione del regolamento Merloni e di quello sulla qualificazione, nonché attraverso i decreti legislativi relativi alla qualificazione e alle attività del Contraente generale.

Progetto&Pubblico: Lo slittamento del termine di chiusura della gara di affidamento dei lavori per il ponte sullo Stretto comporterà, a suo avviso, ulteriore ritardo nella tabella di marcia, già molto lunga, prevista per la realizzazione di quest'opera ancora al centro di infuocate polemiche?

Martinat: Trovo curioso definire molto lunga la tabella di marcia che sta seguendo la realizzazione del Ponte sullo Stretto, almeno che non ci si riferisca ancora una volta al passato e non certo all'azione di questo Governo.

Il merito, o forse il demerito per qualcuno, di questo Governo è proprio quello di aver fatto in poco più di tre anni quello che

generale. Nelle previsioni della Stretto di Messina S.p.A., si conta ora di affidare la realizzazione nei primi mesi del 2005, di avviare i lavori a fine anno e di concluderli nel 2012. Lo slittamento del termine di chiusura della gara di affidamento dei lavori, in tal senso, non produrrà alcun effetto, in quanto la Società ha previsto, in ragione di tale differimento, un tempo di esame della documentazione più rapido.

Differimento peraltro che è stato premiato dall'entrata in gara di altri due concorrenti.

Progetto&Pubblico: Il progetto delle autostrade del mare ha registrato in questi ultimi tempi il pieno di consensi ma



Nuova stazione a Torino.

non si era riuscito a fare in più di cinquanta. Attraverso la riforma e l'aggiornamento della legge speciale in materia, la n. 1158 del '71 e l'istituzione della Legge Obiettivo si è già arrivati all'approvazione del progetto preliminare del Ponte ed all'indizio della Gara per il contraente

stenta ugualmente a partire come mai?

Martinat: Sono decenni ormai che si parla di autostrade del mare ma quando l'attuale maggioranza è andata al Governo ci siamo resi conto che in passato nulla era stato fatto per prevedere una reale partenza del

“Le modifiche apportate all'istituto della finanza di progetto, della concessione, in generale, dell'appalto integrato nonché l'introduzione della figura del contraente generale hanno aperto scenari amplissimi per le realtà professionali ed imprenditoriali italiane.”

progetto; addirittura, non si aveva neanche una idea chiara di cosa fossero realmente le autostrade del mare.

Quindi possiamo asserire che in tale ambito siamo partiti da zero. Nonostante tutto in poco più di tre anni tanto è stato fatto, sicuramente più di quello che si è realizzato negli ultimi

trenta anni.

È stata recentemente costituita, da Sviluppo Italia, la Società R.E.A.M. Spa. che, tra l'altro, ha il compito di riunire tutti i soggetti interessati alle autostrade del mare su uno stesso tavolo al fine di coordinare e di potenziare le ini-

ziative private. Il Consorzio Solo Merci, che potrà entrare in R.E.A.M. con altri eventuali partner privati, di cui Strade Blu è un consorziato, ha già presentato un progetto in Project financing al Ministero delle infrastrutture e trasporti che prevede la messa in rete di 15 porti con sistema informatico del traffico marittimo e terrestre. Il Governo ha puntato sulle autostrade del mare anche a livello europeo sponsorizzando nel piano Van Miert l'inserimento di ben due corridoi marittimi.

Progetto&Pubblico: Il grande fermento che sta vivendo Torino, al centro di una vera e propria rivoluzione infrastrutturale con l'alta velocità Torino –

Lione, la Torino – Milano e il processo di rinnovamento in vista delle olimpiadi del 2006, sposterà i rapporti di forza con Milano "capitale" del Nord?

Martinat: Non rappresenterei i grandi interventi infrastrutturali che interessano Torino nel ristretto, e direi poco simpatico, ambito di presunti rapporti di competizione se non addirittura di conflittualità con altre città italiane, come Milano per esempio. Evidenzierei, piuttosto, il fatto che per andare in treno a Milano, partendo da Torino, impiegheremo con l'alta velocità circa 50 minuti.

Come vede il punto di osservazione è completamente diverso: le opere che stiamo realizzando non determineranno un solco tra diversi luoghi ma getteranno dei ponti.

Queste opere consentiranno connessioni veloci per una maggiore e migliore, qualitativamente parlando, mobilità, a tutto vantaggio di una più stretta integrazione sociale e di un più florido sviluppo commerciale. Con le opere volute dal Governo Berlusconi – Fini tutte le città italiane saranno destinate a crescere perché si troveranno ad essere maggiormente unite tra loro e con le altre città europee.

La rivalità tra Torino e Milano, qualora ci sia mai stata, appartiene ad un'immagine del passato, di un'Italia campanilistica. Noi guardiamo al futuro, dove l'Italia, dove Torino e Milano insieme, sono inserite nel cuore pulsante d'Europa.

“Proposte pressoché in tutti i settori per la finanza di progetto: reti idriche ed energetiche, trasporti, turismo e commercio, porti, sanità, riqualificazione e trasformazione urbana, con il coinvolgimento già di diverse opere della Legge Obiettivo.”