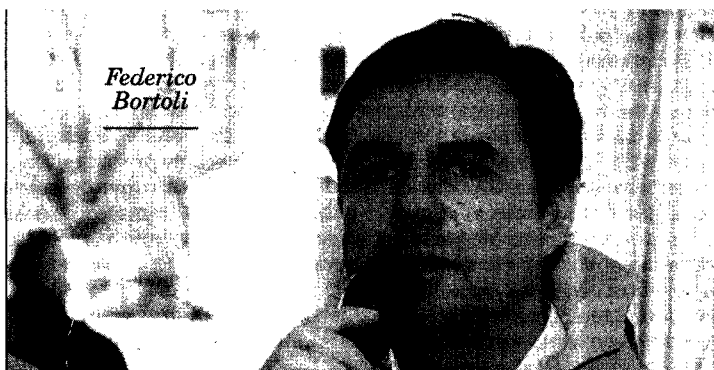


Al via la seconda fase della procedura di project finance per la costruzione della linea da 3,4 mld

Corsa a tre per il metrò D di Roma

Impregilo e ati Todini-Salini Atm contro offerta promotore



Federico Bortoli

DI ANDREA MASCOLINI

Il project financing come strumento per la realizzazione di metropolitane più efficienti e a costi ridotti per la collettività. È questa la sfida lanciata dalla società Roma Metropolitane e, con essa, dal comune di Roma, illustrata da Federico Bortoli, amministratore delegato della società che gestisce la procedura di finanzia di progetto per la linea D e attende le proposte per il prolungamento della linea A. La linea D, valore 3,4 miliardi, di cui la metà a carico pubblico, prevede una lunghezza totale di 20,4 chilometri; 11,5 riguardano la tratta prioritaria con 12 stazioni, compresa tra le stazioni Fermi (viale Marconi) e Salaria, passando per Trastevere, Piazza Venezia, Piazza di Spagna, Piazza Fiume, Piazza Buenos Aires, Piazza Verbano e Piazza Vescovio. La linea sarà in grado di soddisfare una domanda stimata passeggeri di circa 220 mila passeggeri al giorno e il promotore è stato individuato nel costituendo raggruppamento Condotte-Pizzarotti.

Domanda: A che punto siamo con la procedura di project financing relativa alla linea D?

Risposta: Il 30 settembre abbiamo ricevuto due domande di partecipazione: una da Impregilo, che partecipa da sola, un'altra dalla costituenda Ati Salini-Todini e Atm Milano; abbiamo effettuato la pre-qualifica accertando

che entrambi i concorrenti sono in possesso dei requisiti previsti dal bando di gara e contiamo di trasmettere le lettere di invito entro metà ottobre.

D. Quale sarà il contenuto delle offerte che i due concorrenti saranno chiamati a presentare sulla base del progetto del promotore?

R. Anche su sollecitazione del sindaco Alemanno che ha evidenziato la necessità che i concorrenti siano incentivati a presentare soluzioni progettuali migliorative, abbiamo lasciato una ampia possibilità di azione, ma a condizione che le proposte progettuali migliorative rispetto al progetto posto a base di gara siano finalizzate a ridurre i tempi e i costi. Ciò sarà possibile anche presentando proposte di modifica del tracciato che però salvaguardino le prestazioni tecniche dell'infrastruttura e in particolare la qualità del servizio all'utenza, la frequenza dei treni e i livelli di assorbimento dei passeggeri.

D. Avete previsto un forte contributo progettuale del privato anche per la concessione per il prolungamento della linea A da Rebibbia a Casale Monastero?

R. Sì, in questo caso abbiamo già un finanziamento del 30% pubblico e al privato diamo l'opportunità di proporre anche interventi di valorizzazione immobiliare e urbanistica di alcune aree pubbliche libere che mettiamo a disposizione, anche

in una logica di social housing: Il tutto ovviamente, sarà attentamente valutato e bilanciato rispetto ai diversi interessi pubblici in ballo.

D. Tornando alla linea C, al punto di vista del finanziamento dell'opera quante risorse dovrà mettere il privato?

R. Allo stato attuale c'è una quota fissa pari al 50% che è interamente a carico del comune e il resto è a carico del privato. Il sindaco Alemanno ha di recente scritto al ministro Matteoli e al presidente della regione Lazio, Marrazzo chiedendo che l'opera venga inserita all'interno degli interventi della Legge obiettivo e confidiamo che questa richiesta possa essere accolta, così da potere replicare lo schema adottato per la linea C. In questo modo la metà di risorse pubbliche potrà essere apportato per il 70% dallo stato, per il 18% dal comune e per il 12% dalla regione.

D. La ripartizione dei rischi come è stata effettuata?

R. Al privato spetta l'assunzione del rischio progettuale (a livello definitivo ed esecutivo) e costruttivo, anche se il comune si assume nella fase costruttiva il rischio archeologico. Il soggetto privato ha quindi su di sé l'onere del rispetto dei tempi e dei costi preventivati e si accolla il rischio



varianti. A fronte di questo rischio riceverà un contributo in conto impianti per gli otto anni di progettazione e realizzazione; nella fase successiva, concernente l'esercizio e quindi la gestione dell'infrastruttura, il privato avrà anche l'onere della gestione della rete e riceverà un canone di gestione per 25 anni. La parte pubblica invece, oltre al rischio archeologico in fase esecutiva, si assumerà quello della gestione del sistema di tariffazione.

D. Venendo invece agli altri interventi in corso, qual è lo stato di attuazione della linea B e della linea C?

R. Per la linea B 1, Bologna-Conca d'Oro, siamo in linea con i tempi e i costi e quindi possiamo confermare l'apertura per dicembre 2011. Per la linea C le talpe avanzano al doppio della velocità e questo ci consentirà di recuperare i ritardi che ci sono sulle stazioni di San Giovanni e di Piazza Lodi dove sono in corso campagne di scavi archeologici. La tratta Pantano-Centocelle è quindi confermata come apertura entro fine 2011 e quella fino a San Giovanni entro fine 2012. Per la tratta centrale che attraverserà il centro storico il progetto definitivo è stato inviato al ministero delle infrastrutture il 30 settembre e entro il 30 ottobre sarà indetta la conferenza dei servizi. Dopo l'approvazione del Cipe contiamo di aprire i cantieri entro gennaio 2010.

D. La linea C è un affida-

mento a contraente generale; che valutazione può dare di questo figura contrattuale nell'esperienza che state maturando?

R. Da tempo sostengo che probabilmente è stato un errore attribuire al contraente generale, nella legge, il compito di svolgere la direzione dei lavori; questo è un punto critico per il settore pubblico dove, essendoci un finanziamento pubblico, la progettazione e la direzione dei lavori non dovrebbero essere affidati a chi esegue l'opera; se lei pensa che il general contractor si deve pronunciare sulle riserve.....

D. Lo strumento del project and construction management potrebbe essere utile alle stazioni appaltanti per tenere sotto controllo l'esecuzione del contratto da parte del general contractor?

R. Senz'altro. Ritengo che sarebbe la soluzione della maggior parte dei problemi: un soggetto che affianchi il contraente generale fin dall'ultima fase progettuale (esecutiva) ponendosi in posizione intermedia fra stazione appaltante e impresa, come advisor tecnico con un ruolo di arbitro tecnico di ogni questione, assorbendo anche la direzione dei lavori oggi del contraente generale, lasciando alla stazione appaltante la sola Alta sorveglianza, sarebbe l'optimum per ogni infrastruttura complessa.

—© Riproduzione riservata—■

