



### **Appalto integrato**

### **APPALTO INTERGATO A ROMA**

Appalto integrato, project financing e gallerie sono oggi gli elementi caratterizzanti dello sviluppo delle infrastrutture nel Lazio, che ne fanno un laboratorio di sicuro interesse per l'intero Paese.

In particolare, sono due gallerie urbane, una stradale e l'altra metropolitana, che mettono Roma al primo posto in Italia fra le realtà dove prende effettivamente corpo il nuovo rapporto fra impresa e committenza, disegnato dalla legge sui lavori pubblici attraverso il cosiddetto "Appalto integrato", che vede la gara effettuata sulla base di un progetto definitivo e l'impresa appaltatrice farsi carico anche del progetto esecutivo.

### **Appalto integrato e project financing**

Le due opere realizzate in appalto integrato sono una galleria stradale sotto Monte Mario, di circa tre chilometri, nel nord-ovest della città, completata recentemente da parte di Astaldi con un appalto da circa 100 milioni di euro (l'inaugurazione è fissata per il 22 dicembre 2004), e la nuova diramazione B1 della metropolitana della Capitale, per la quale il 26 novembre scorso è stato firmato il contratto da 450 milioni di euro con il consorzio Risalto (composto dalle imprese Rizzani, Salini e Todini).

Parallelamente aumentano le proposte di project financing, nella formula del promotor prevista dalla Legge obiettivo, alcune delle quali respinte perchè la loro formulazione non è stata ritenuta d'interesse pubblico (ad esempio per la linea C della metropolitana di Roma), altre accettate e in fase di preparazione, come quella di Astaldi, che nel maggio scorso è stata accettata come promotore per il progetto di un'arteria stradale di 8,9 chilometri (di cui 6,9 in galleria), dall'Eur a via Togliatti, presso Cinecittà, passando sotto il parco dell'Appia Antica, che in futuro potrebbe diventare un tratto della nuova circonvallazione intermedia di Roma.

Il progetto, in fase di preparazione per la gara, ha un costo di 390 milioni di euro, 190 offerti da Astaldi (che si rifarà richiedendo un pedaggio di 50 centesimi di euro a passaggio, per un periodo di 30 anni), e il resto a carico del Comune, che dovrà trovare un finanziamento.

### **Gare pubbliche e trasparenti**

Ma lo sviluppo di un nuovo rapporto fra amministrazione pubblica e privato non si ferma qui, perchè si sta consolidando la scelta di svolgere gare trasparenti per assegnare gli incarichi o gli appalti.

Il primo passo concreto in questo senso risale al 1996, quando l'incarico per la stesura del progetto esecutivo della diramazione B1 della metropolitana di Roma è stato affidato a un'associazione temporanea di imprese (Rocksoil spa e Studio 80 Engineering srl), vincitrice di una apposita gara internazionale, la prima effettuata in Italia nel settore delle metropolitane,



dopo decenni di monopolio e di concessione a consorzi d'impresa.

Un'altro esempio di rottura con il passato, con indubbi vantaggi per l'Amministrazione pubblica e gli utenti, riguarda la gara europea per il rinnovo del materiale rotabile della linea A della metropolitana di Roma, indetta nel 1999, sviluppata nel 2001 e conclusasi nel 2003 con l'assegnazione alla spagnola Caf di un appalto da circa 500 miliardi di lire per 33 nuovi treni.

La gara – una novità per il settore e per questo molto contrastata – ha avuto una risonanza a livello mondiale sia perchè vi hanno partecipato i principali produttori di materiale ferroviario, sia per la sua impostazione, che non è stata al massimo ribasso ma basata sulla migliore offerta rispetto alla somma messa a disposizione dal Comune.

Così, da una richiesta di 28 treni a base d'asta si è arrivati a 33, tutti con aria condizionata, con bassi costi di manutenzione ed elevate caratteristiche costruttive, due anni di manutenzione compresi nel prezzo, scorte di materiale, garanzie, penali fortissime e modalità di pagamento legate all'effettivo comportamento dei treni negli anni; il tutto a un prezzo che, secondo i tecnici comunali, è circa la metà di quanto sono stati acquistati in passato.

Oggi questa esperienza è alla fasi finali: il 23 novembre scorso sono state fatte le prove per l'immissione in linea del prototipo; il 20 dicembre sarà consegnato il primo treno di serie, a cui ne seguiranno uno al mese per sei mesi, poi due al mese fino al completamento della fornitura, seguiti da altri sei, sempre uno al mese, portando a 39 i nuovi treni che nell'arco di due anni sostituiranno integralmente il materiale rotabile della linea A.

*Estratto dalla rivista Quarry and Construction  
Dossier Lazio, Dicembre 2004*