

Primo Piano

Al via terzo valico e riforma appalti ma su Tav Conte prende tempo

Di semplificazioni in settimana. Più facile affidare lavori medi-piccoli: fino a 2,5 milioni niente gara formale, sarà sempre possibile il massimo ribasso

**Carmine Fotina
Giorgio Santilli**

Sarà una risposta interlocutoria quella che il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, darà domani sulla Torino-Lione ai comitati «Si Tav», invitati a Palazzo Chigi dopo la manifestazione di Torino. Inevitabile per il governo attendere, tra fine mese e i primi di gennaio, l'analisi costi-benefici commissionata dal ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli in stretto raccordo con il vicepremier Di Maio. Al tempo stesso il premier vorrà rimarcare come il suo governo lavora per la crescita, per gli investimenti e per il rilancio delle infrastrutture piccole e grandi. Per dare credibilità a questa posizione Conte non si limiterà a promettere qualche norma aggiuntiva nella legge di bilancio e a ricordare i 15 miliardi in più già stanziati in quel provvedimento per il triennio 2019-2021. Annuncerà lo sblocco in senso positivo del terzo valico Genova-Milano, prima opera per cui arriva la "pagella" dei tecnici, e la riapprovazione nel Consiglio dei ministri di mercoledì o giovedì di un decreto legge semplificazioni potenziato. In particolare, nel decreto è stata inserita la prima tranche della riforma del codice degli appalti, che modifica e alleggerisce le procedure di gara per le piccole opere («sottosoglia») e in particolare consente di procedere senza una gara formale ma con una procedura negoziata all'affidamento di lavori di importo inferiore a 2,5 milioni. Oggi questa soglia è ferma a un milione di euro. Semplificate anche «le procedure che prevedono una preliminare fase di ammissione/abilitazione, come nel caso del mercato elettronico e del sistema dinamico di acquisizione».

Ma la norma forse più importante nel decreto è quella che «estende, nell'ottica della semplificazione, la facoltà di utilizzo del criterio del prezzo più basso per i lavori di importo inferiore alla soglia comunitaria, quando l'affidamento degli stessi avviene, in generale, sulla base del progetto esecutivo e per i lavori di manutenzione ordinaria». Il de profundis per il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa nelle piccole gare, considerato «oneroso e anti economico».

Nella stessa riunione del governo

dovrebbe essere varato il disegno di legge delega che rimette mano complessivamente al codice degli appalti varato dal governo Renzi e corretto già una volta dal governo Gentiloni. Una profonda riforma del codice appalti è quello che chiedono anche le imprese.

Dopo due mesi nel «congelatore» riapproderà dunque questa settimana al consiglio dei ministri il decreto semplificazioni che era stato approvato «salvo intese» lo scorso 15 ottobre. Tra le novità c'è l'abolizione del Sistr, il sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti. Non ci saranno nuove proroghe della concessione ai privati e si studia un sistema a cui gestione sarà effettuata direttamente dal ministero dell'Ambiente. Fino alla definizione del nuovo sistema, dal 1° gennaio 2019 i soggetti su cui ricade l'obbligo potranno usare il tradizionale metodo «cartaceo» oppure la modalità telematica consentita in base al Codice dell'amministrazione digitale. Spunta anche la modifica alle norme sull'esecuzione immobiliare per proteggere dal pignoramento degli immobili gli imprenditori in crisi a causa di crediti non saldati dalla Pubblica amministrazione. Confermate le altre misure: dai 50 milioni al Fondo di garanzia a difesa proprio degli imprenditori che hanno crediti con la Pa, alle nuove semplificazioni per le startup, alla validità giuridica per la tecnologia blockchain. Non c'è invece - almeno secondo le ultime bozze - la norma sull'Rc auto «equa» fortemente voluta dai Cinque Stelle e dal ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio per ridurre i costi soprattutto nelle aree del Sud più penalizzate. Finora avrebbe pesato il secco «no» della Lega. Sul fronte lavoro, in bilico le due norme che «correggono» il decreto dignità. Con la prima si prova a dare maggior peso alla contrattazione nazionale nel gestire le causali che sono tornate obbligatorie nei contratti a termine. Con la seconda, si era ipotizzata la cancellazione del contributo aggiuntivo, 0,5%, in caso di rinnovi dei contratti interinali e stagionali.

Trova spazio nello stesso decreto, ultimo veicolo utile, anche la proroga per il rimborso del prestito Alitalia (nel termine di 30 giorni dal completamento della cessione degli asset).

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Incontro con i «Si-Tav». Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte incontrerà domani i comitati «Si Tav», invitati a Palazzo Chigi dopo la manifestazione di Torino. Il governo attende l'analisi costi-benefici

I cantieri bloccati

Grandi opere ferme sul territorio nazionale. Valore in milioni di euro

Lombardia

Tratta Brescia-Verona dell'Alta velocità **1.900**
Autostrada Cremona-Mantova **1.020**
1° lotto raccordo autostradale tra A4 e Val Trompia **260**
Progetto "Terzo ponte" (*) **220**

Piemonte

A33 Asti-Cuneo **350**
Tunnel del Colle di Tenda **180**

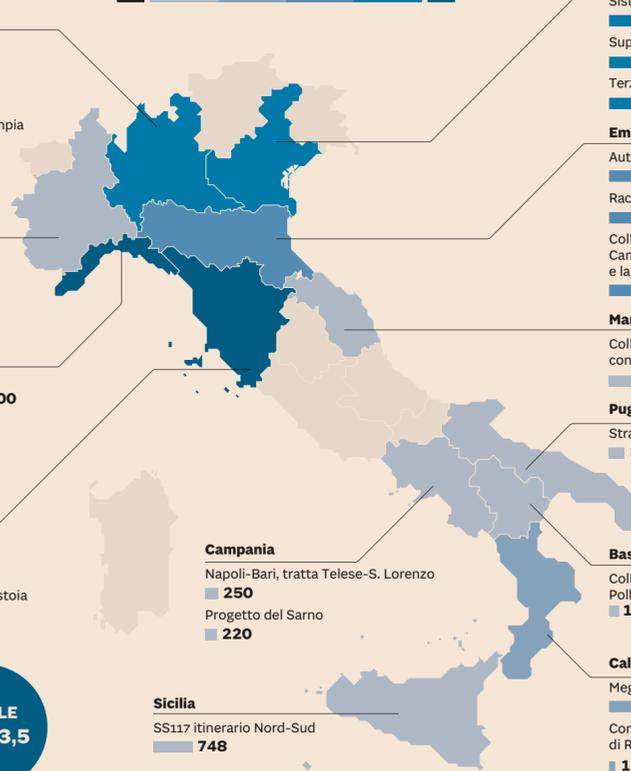
Liguria

Gronda di Genova **5.000**
Nodo Ferroviario Genova **620**
Strada statale 1 Nuova Aurelia **255**
Nuovo Ospedale di La Spezia **131,8**

Toscana

Realizzazione 3ª corsia dell'A11 tra Firenze e Pistoia **3.000**
Autostrada Tirrenica **1.800**
Sistema tangenziale lucchese **118**

0 1.000 2.000 3.000 4.000



Veneto

Sistema di tangenziali venete (**)
2.200
Superstrada (***)
760
Terza corsia A22 tratto Verona-Modena
753

Emilia Romagna

Autostrada regionale Cispadana
1.300
Racc. autostradale Ferrara-Porto Garibaldi
600
Collegamento autostradale a Campogalliano-Sassuolo, tra la A22 e la SS467 Pedemontana
500

Marche

Collegamento viario del porto di Ancona con la grande viabilità (A14 e SS16)
480

Puglia

Strada statale Maglie-Leuca
300

Basilicata

Collegamento stradale Murgia Pollino - 3 Trattori
187,8

Calabria

Megalotto 3 Strada statale jonica (SS106)
1.335
Completamento ospedale Morelli di Reggio Calabria
114,9

TOTALE
24.603,5

Note: (*) Raccordo autostradale Porto di Cremona-A21 a Castelvetro piacentino; (**) Tratto Verona-Vicenza-Padova; (***) Itinerario Valsugana, Valbrenta-Bassano. Fonte: Ance - Sloccacantieri.it

IL RAPPORTO ANCE

Ferme o in bilico 27 grandi opere da 24 miliardi

Nel documento l'allarme generale su opere bloccate, burocrazia e ritardi infiniti

ROMA

Sono 27 le grandi opere italiane di importo superiore a 100 milioni ferme, in bilico o congelate e valgono un investimento complessivo di 24,6 miliardi. Il monitoraggio stavolta lo ha fatto l'Ance, l'associazione nazionale dei costruttori, con il proprio sito sbloccantieri.it che ha per obiettivo censire a tutto campo le opere bloccate. Si va dalla gronda di Genova, che vale 5 miliardi, al completamento dell'ospedale Morelli di Reggio Calabria che ne costa 114,9.

Le grandi opere ferme sono concentrate maggiormente al Nord (si veda la mappa pubblicata in alto): 16 opere per un totale di 16 miliardi di euro di investimento.

Questo spiega perché proprio dal "Nord produttivo" siano partite le contestazioni più dure al governo e la richiesta di un rilancio immediato dei cantieri bloccati. Il tema delle

infrastrutture bloccate o a rilente non è certo una novità attribuibile solo a questo governo. E in effetti nella protesta delle imprese c'è un allarme più generale, che va dalle leggi farraginose ai passaggi infiniti di approvazione delle opere dalla burocrazia infinita all'eterna riprogrammazione delle priorità a seconda del colore politico si scagliano ora le imprese unite. Il grande male che tutti promettono e nessuno riesce a risolvere.

Non c'è dubbio, però, che il bersaglio delle imprese sia anche il governo attuale in modo puntuale. L'accusa è quella di fare poco o nulla per la crescita, sia nella manovra, dove si tagliano gli incentivi per industria 4.0, sia proprio per le infrastrutture. Un governo che a parole vuole rilanciare gli investimenti pubblici ma poi si attarda nel fare per l'ennesima volta l'analisi alle singole opere. Con un conflitto interno fortissimo fra la Lega che le opere infrastrutturali vuole farle di corsa e i Cinque stelle che hanno nel proprio dna costitutivo movimenti come i "no Tav" capaci di orientare pesantemente il consenso pro o contro il Movimento nelle regioni



Giancarlo Giorgetti
Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio: «Noi non viviamo sulla Luna ma in mezzo alla gente e alle imprese. Sappiamo ascoltare chi ha voglia di lavorare».

dove operano. Un conflitto che genera paralisi quando le stesse ricette di politica economica del governo richiederebbero che sullo sblocco di grandi e piccole opere si corresse.

Le opere ferme, per altro, non si trovano soltanto al nord perché anche nel centro-sud il monitoraggio Ance ha individuato numerose opere: quattro al centro per un investimento di 5,3 miliardi e sette nel Mezzogiorno per 3,1 miliardi di euro. L'Ance calcola l'effetto che produrrebbe uno sblocco di tutte le opere ferme: impatto sull'economia (compreso l'indotto) per 86 miliardi e 380 mila posti di lavoro.

L'altro argomento che usa l'Ance riguarda i fondi Ue per le infrastrutture prioritarie. L'Italia si colloca al terzo posto, con un aiuto di 1,5 miliardi (su un investimento di 3,8), fra i paesi europei beneficiari dopo Germania e Francia. La Torino-Lione è la prima opera beneficiaria con 451 milioni. «Mettere in discussione il progetto - dice Ance - significa mettere a rischio i finanziamenti europei, oltre a rischiare una penale».

—G.Sa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA LEGA

Salvini-Giorgetti: ascoltare le imprese

«Anche io sono per il sì, per un'Italia che cresce, che ha più strade e ferrovie». Così il leader della Lega Matteo Salvini ha risposto ad una domanda sulla manifestazione degli imprenditori a favore della Tav. «Ogni proposta che è a favore di un'Italia che cresce ben venga - ha aggiunto Salvini - Sul Tav aspettiamo l'esame costi-benefici». E il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giancarlo Giorgetti: «Tutti hanno il diritto di manifestare e la politica ha il dovere di ascoltare. Noi non viviamo sulla Luna ma in mezzo alla gente e alle imprese. Sappiamo ascoltare le necessità di coloro che hanno voglia di lavorare». Anche il capogruppo di Fi alla Camera Mariastella Gelmini ha preso posizione: «Senza infrastrutture non c'è crescita e anche riguardo alla manovra occorre cambiare rotta».

DOPO LA RICHIESTA DI CONCORDATO IN BIANCO

Su Cmc Ravenna si scalda il fronte dei bond

Mercato in allarme per i 575 milioni di titoli sul mercato: l'incognita del modello coop

**Carlo Festa
Laura Galvagni**
MILANO

Una marginalità bassa, una leva elevata, una forte esposizione all'estero in termini di fatturato (oltre il 70% e spesso in paesi ad alto rischio) e troppi ritardi negli incassi (tutti legati a commesse italiane). È questo il mix micidiale che ha imposto a Cmc di avviare la procedura presso il Tribunale di Ravenna per chiedere il concordato con riserva.

Gli advisor, tra cui Mediobanca e lo studio Trombone, sono al lavoro per definire in tempi rapidi o un accordo di ristrutturazione del debito o un progetto di concordato. Per farlo dovranno mettere nero su bianco l'intera esposizione

della società che, stando ai dati più recenti, vale 900 milioni di euro solo con riferimento ai debiti finanziari. Di questi circa 300 milioni fanno riferimento a indebitamento bancario, mentre 575 milioni sono relativi a due bond in circolazione, uno da 250 milioni con scadenza 2022 e l'altro da 325 milioni con scadenza 2023.

Il primo quota 7 mentre il secondo 6,7 sul nominale. Un crollo iniziato qualche settimana fa, quando il mercato ha iniziato a intuire che Cmc rischiava di fare la stessa fine di Astaldi. E il primo dubbio ha riguardato naturalmente la capacità o meno dell'azienda di rispettare le scadenze in fatto di pagamento delle cedole.

In particolare, il bond da 325 milioni aveva una prima scadenza il 15 novembre scorso, slittata al 15 dicembre per il periodo di garanzia: quindi con una cedola cedola non pagata (per 10 milioni). Quell'impegno risale a una data precedente la

richiesta di concordato, il che lo fa rientrare nel debito pregresso e in quanto tale dovrà essere con ogni probabilità trattato nella proposta concordataria.

La scelta del concordato, secondo Cmc «visto l'attuale frangente di tensione finanziaria», rappresenta la strada più efficace «per porre in sicurezza il patrimonio della società e tutelare, in tal modo, tutti i portatori di interessi».

Proprio gli obbligazionisti si stanno organizzando in queste ore in comitati. Decine di istituzioni e asset manager, possessori dei bond Cmc, hanno incaricato un advisor finanziario britannico di seguire la situazione e di raccogliere più consenso possibile. Secondo indiscrezioni, sul dossier sarebbe attiva la società di Londra PJT Partners.

Oggi i bond Cmc sono infatti molto parcellizzati: in mano a decine di istituzionali e asset manager, in gran parte italiani. Una par-

te, anche se più piccola, è stata acquistata dal retail.

L'obiettivo è arrivare all'assemblea dove verrà presentato il piano concordatario: proposta che sarà dunque all'attenzione dei creditori per l'approvazione. Due le ipotesi per i bondholder: un write off dell'importo dei bond oppure un cambiamento delle condizioni. Una conversione in «equity» appare invece una strada difficile, in quanto Cmc è una cooperativa.

Nel caso gli obbligazionisti riuscissero a unire le forze, votando in modo compatto, potrebbero avere maggiore voce in capitolo nell'assemblea dei creditori.

C'è intanto da segnalare un certo attivismo di fondi «distressed» sul dossier: attirati dalle quotazioni ormai ai minimi termini del prezzo dei bond, alcuni hedge fund starebbero infatti prendendo posizione su Cmc puntando su un esito positivo della ristrutturazione dell'azienda.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COLOSSI IN GINOCCHIO

Il progetto di bad company per ora resta sulla carta

Cmc è solo la punta dell'iceberg. Dopo Astaldi, Condotte, Grandi Lavori Fincosit, Mantovani e Trevi, anche la Coop di Ravenna si è ritrovata a dover fare i conti con una situazione di tensione finanziaria non più gestibile per via ordinaria. E così è partita la richiesta di concordato con riserva. L'ennesima da parte di un settore, quello delle costruzioni, la cui crisi sembra assumere giorno dopo giorno proporzioni inaspettate. Tanto più perché si inserisce in un quadro particolarmente

complesso. Molti osservatori da tempo auspicano un intervento di sistema che vada ben oltre il tamponare le singole emergenze. Il comparto richiederebbe una revisione profonda che permetta di superare il limite dell'eccessiva frammentazione. Ma perché ciò accada servirebbe un interlocutore

forte, politico e istituzionale, che spinga le parti a mettersi a un tavolo per definire un progetto di rilancio. Partendo magari dalla realizzazione di un bad company che metta a fattor comune le debolezze del settore, in primis l'elevata leva finanziaria, liberando le potenzialità che ancora oggi può esprimere. Perché ciò accada manca però un reale stimolo esterno. Così il settore rischia di restare schiacciato sotto il peso di uno squilibrio strutturale ormai certificato.

Nel caso Cmc si sommano poi altre variabili negative: la fragilità delle coop di costruzione. Stando ai dati più recenti, nel 2014 le Coop legate all'edilizia hanno perso 68 milioni di euro e nel 2015 17 milioni.

—L.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA