

NB: le seguenti informazioni relative ai bandi di gara, diverse da quelle relative ai lavori di costruzione del tunnel di base lato Francia, rappresentano esclusivamente le riflessioni o le indicazioni fornite al momento della presentazione del progetto e non impegnano TELT in alcun modo.

Presentazione all'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE) **Roma – 16 aprile 2019**

1. In termini concreti, quanto è affidabile il programma del bando di gara e di realizzazione dell'opera rispetto alla volontà politica?

Con il lancio degli “avis de marchés”, che comporta una prima fase di candidature, abbiamo avviato la procedura per affidare i lavori di realizzazione di una gran parte del tunnel di base. Dopo l'estate, alla fine della prima parte della procedura, ci rivolgeremo nuovamente a entrambi i governi. La Commissione europea studierà anche il cantiere, avendo pianificato di aumentare il finanziamento dei lavori.

2. A quale legislazione viene presentato l'appalto pubblico che è probabile possa essere concluso con Sitaf?

Nei bandi di gara lanciati da TELT, e in applicazione degli accordi internazionali, viene normalmente applicato il diritto pubblico francese, ma alcune disposizioni complementari prevedono talune deroghe (ad esempio quelle relative alle procedure, all'ambiente, all'esproprio, ecc.) in cui è applicabile la legislazione nazionale.

L'articolo 4 dell'accordo del 2015 consente a TELT di trasferire il ruolo di committente ai gestori delle infrastrutture interessate e quindi di affidare al gestore dell'infrastruttura la responsabilità di eseguire i lavori che hanno un impatto su questa infrastruttura.

La parte dei lavori gestita con Sitaf rientra quindi nella legge italiana.

Per quanto riguarda lo svincolo autostradale di Chiomonte, è in fase di definizione un accordo con Sitaf che prevede che il gestore dell'infrastruttura sia stazione appaltante, soggetta alla legge italiana, con la particolarità del Regolamento dei contratti relativo alla lotta contro le infiltrazioni mafiose nel progetto TELT.

Analogo ragionamento si applica all'autoporto, che rappresenta un'interferenza per la risoluzione della quale SITAF lancerà un bando di gara in conformità con le disposizioni applicabili nel diritto italiano per questo tipo di opere.

3. Quando verrà pubblicata la gara d'appalto per le nicchie della Maddalena?

Il lavoro relativo alla procedura di aggiudicazione del presente bando di gara è stato avviato da TELT: il bando di gara è già stato pubblicato e la procedura è in corso.

4. Nel contesto dell'appalto pubblico, qual è il livello possibile di subappalto?

La legge francese sulla commessa pubblica non prevede un limite quantitativo in materia di subappalto e la stessa cosa avviene in Italia. In ogni caso, non è possibile subappaltare l'intero appalto e l'impresa principale deve riservarsi almeno una parte del contratto.

Il subappalto a cascata è permesso: il titolare dell'appalto può avere diversi contratti di subappalto, ma è tenuto a dichiarare a TELT tutte le imprese, anche a cascata.

In assenza di autorizzazione preventiva, un'impresa di livello superiore non può essere pagata direttamente da TELT e nessun subappaltatore di livello inferiore sarà autorizzato a svolgere le attività.

5. L'uso di buoni d'ordine significa che il concetto di progetto è già definito? Fino a che grado di avanzamento?

Il contratto viene aggiudicato in base a un contratto di programma senza importo minimo o massimo. Le imprese si impegnano a redigere un listino prezzi in fase di offerta, sulla base della quale verranno stabiliti i buoni d'ordine. Questo meccanismo facilita anche la gestione dei finanziamenti con i lotti di costruzione, in conformità con la legislazione italiana.

Il primo buono d'ordine sarà il più ampio possibile per dare alle imprese un certo grado di certezza in merito alle prestazioni a partire dalla firma del contratto.

6. Potrebbe essere necessario prevedere delle modifiche del progetto negli studi esecutivi? Chi ne sarebbe responsabile?

Finora, l'esperienza acquisita sui cantieri aperti ci ha portato a considerare che il livello finale del progetto raggiunto sia molto buono. Pertanto è poco probabile che siano necessari importanti cambiamenti nella fase di esecuzione. In ogni caso, è il progettista che sarà responsabile in caso di modifiche e chi gestirà questa eventualità.

7. Come si svolge il contenzioso?

Il contenzioso potrebbe essere attivato nel corso di due fasi.

> Fase di gara: il tribunale amministrativo competente è quello di Grenoble, perché la regola generale vuole che la controversia sia gestita dal giudice amministrativo francese.

> Fase di esecuzione dei lavori: le controversie sono regolate da un arbitrato internazionale, la cui composizione e funzionamento sono definiti da accordi internazionali.

Presentazione alla Federazione nazionale dei lavori pubblici (FNTP)

Parigi – 24 aprile 2019

- 1. Avete giustamente menzionato le talee. Lasciamo perdere le talee. Sappiamo che nelle opere sotterranee la destinazione di queste talee è un argomento estremamente importante. Saranno riutilizzate tutte le talee sul sito di Saint-Jean-de-Maurienne, o ci saranno alcune di esse che saranno assegnate ad altri progetti, e quali sono questi progetti?**

Il nostro obiettivo è quello di utilizzare, all'interno del progetto stesso, circa il 60% dei materiali di scavo. Sono previsti due usi: inerti per calcestruzzi o materiali per terrapieni nella piana di Saint-Jean-de-Maurienne. Per i materiali rimanenti, saranno riutilizzati al di fuori del progetto o smaltiti definitivamente. A tal fine, abbiamo tre siti di smaltimento permanente situati nelle vicinanze, nella valle della Maurienne. Sul lato Italia, abbiamo due siti di deposito, uno nella valle di Susa e uno un po' più distante, quindi speriamo di ridurre al minimo i materiali che non saranno riutilizzati.

Inoltre, conduciamo ricerche da molti anni per ottimizzare la frazione di inerti di calcestruzzo andando oltre ciò che è convenzionale, in particolare in termini di contenuto di solfato, poiché abbiamo materiali solfati che vorremmo usare per creare inerti di calcestruzzo andando oltre i consueti usi normativi.

- 2. Avete menzionato il calendario relativo ai tre lotti candidati, ma non si parla del lotto 5A dei pozzi d'Avrieux, per il quale sono state presentate offerte il 31 gennaio 2019. Possiamo avere informazioni sulla tempistica di questo appalto? Rientra negli impegni che sono stati fatti al governo italiano?**

Oggi abbiamo parlato di lotti che devono essere lanciati e degli ultimi lanci di bandi di gara, ma sono gare che sono state già lanciate, per le quali la procedura è in fase di completamento. Per il lotto 5A, abbiamo completato la fase di candidatura. Attualmente stiamo studiando delle offerte che sono state date dalle associazioni temporanee di imprese. Oggi, è previsto di fare la parte di negoziazione per arrivare all'assegnazione del contratto entro la fine del 2019. Per noi, il calendario previsto è la firma dei contratti entro la fine del 2019. Non ci sono discussioni con lo Stato italiano su questi argomenti perché non sono all'ordine del giorno. Vedremo quando sarà il momento dopo le elezioni europee.

- 3. Avete mostrato furtivamente sette frese sull'intero scavo. Possiamo avere maggiori dettagli in merito alla ripartizione di queste sette frese rispetto ai lotti ancora da allocare? Ci pare di averne sentito menzionare due [impercettibile]. Potreste indicarci nuovamente la ripartizione delle sette frese previste nei vostri appalti futuri? Grazie.**

Le sette frese sono progettate per scavare da ovest a est. La prima si trova a Saint-Martin-la-Porte. In seguito, ci sono le due frese di La Praz a Modane, poi le due frese da Modane a Chiomonte, e infine le due fresa da Chiomonte a Susa, quindi alla fine del tunnel di base. Queste sono le sette frese.

- 4. Possiamo dire che ci sono tre volte due, più un lotto con una fresa, che corrisponde alla parte sulla quale abbiamo già realizzato lo studio?**

Sì, è così.

- 5. Ho una domanda da farVi in merito ai quattro tunnel. Nella numerazione, può essere fonte di confusione, almeno per me, nella comprensione. Ci sono quelli che sono attualmente in**

fase di invito a presentare candidature. Rispetterò il termine dei lotti, quindi 1, 2, 3. Avete annunciato quello che arriverà dal lato Italia. Come lo chiamerete, con che numero di lotto?

Aspettate, mi scuso per aver creato confusione, è importante. Il numero di lotti 1, 2 e 3 si riferisce esclusivamente alla procedura in corso. C'è una gara d'appalto in cui ci sono tre lotti. La gara d'appalto sul lato Italia verrà probabilmente pubblicata con il lotto di valorizzazione, quindi sarà il lotto 1 o 2 di un'altra procedura. Quindi la numerazione corretta, per capirci, consiste piuttosto nel parlare di cantiere operativo, partendo nuovamente da ovest: cantiere 8; cantieri 6-7 raggruppati nello stesso contratto; cantiere 5; e cantieri 3-4 in Italia raggruppati in un unico contratto.

6. Quindi diremo che i primi quattro cantieri operativi sono attualmente in fase di lancio con invito a presentare candidature.

È così, sì.

7. Avete 18-20 mesi rispetto al lancio della procedura, iniziata a marzo, quindi si prevede in linea di massima alla fine del 2020. Tornerò su questa domanda riguardante i finanziamenti disponibili alla fine del 2020. Poi vorrei un chiarimento, perché i lotti sono importanti, nella fattispecie due, che valgono circa un miliardo. I cantieri operativi, lato Italia, inoltre saranno tre se ho capito bene, due tunnel e una valorizzazione, nel complesso di un invito a presentare candidature che rappresenteranno un miliardo. Avete parlato di un periodo dopo l'estate. Potreste essere più specifici al riguardo, e perché dopo l'estate e perché no, ad esempio, ora, *in itinere*?

Solo un piccolo chiarimento: ci saranno solo due lotti, il tunnel di interconnessione non farà parte della procedura che verrà lanciata a breve. Ci saranno solo il lotto 3-4 Italia e il lotto di valorizzazione. Il tunnel di interconnessione sarà a parte.

Un calendario di lancio della gara d'appalto è stato presentato in Europa per garantire il consumo dell'importo totale di 1,1 miliardi di euro previsto per la fine del 2021. Il programma prevede il lancio dei tre lotti principali, lato Francia, entro la fine di marzo. Il resto, la gara d'appalto lato Italia, è in programma a breve. Riteniamo inoltre che sia importante lasciare un po' di margine tra i lanci delle due gare, perché le grandi imprese sono preoccupate della possibilità di avere troppi lotti da studiare contemporaneamente. Quindi, un piccolo intervallo di pochi mesi tra le offerte sul lato Francia e la gara d'appalto equivalente sul lato Italia può dare la possibilità di avere lo stesso livello di qualità, per noi e per voi, penso, per garantire il miglior svolgimento della gara d'appalto. Per questo motivo aspettiamo alcuni mesi per il lancio della gara d'appalto sul lato Italia.

8. Vi ringrazio. Torno ora a quelli che sono relativi al lato Francia, che sono attualmente in un invito a presentare candidature. I DCE sono pronti?

I DCE sono quasi pronti, sì. Per le gare d'appalto di TELT, in ogni fase della procedura, e quindi soprattutto alla fine della fase delle candidature, vi è la trasmissione alla Commissione dei contratti – abbiamo una Commissione dei contratti composta da membri francesi e italiani, che devono esprimere un parere sulla proposta. È solo dopo l'approvazione della Commissione dei contratti che possiamo inviare i DCE ai candidati selezionati. I DCE saranno pronti per la fine dell'anno.

9. D'accordo, quindi è piuttosto un piano di carico per noi, piuttosto per la fine dell'anno per i lotti francesi, e potenzialmente uno spostamento di alcuni mesi rispetto al cantiere operativo sul lato Italia.

Si per la candidatura. Questi sono i pochi mesi di differenza.

10. Ho una domanda molto correlata a ciò, rispetto al finanziamento. Agiamo in ogni caso con una data del 2021, e voi avete menzionato poco fa il meccanismo italiano, l'inizio dei finanziamenti, che andava fino al 2020. Penso di capire che, nel complesso, i finanziamenti sono in atto per completare la fase di gara d'appalto sui principali lotti francesi, non necessariamente per il momento vi è una certezza o un meccanismo di finanziamento in vigore, completamente blindato, per la parte degli impegni sull'appalto. È così? E per quanto riguarda il lato Italia?

I finanziamenti europei corrispondono a un rimborso. Quando le spese sono state fatte, l'Europa non è un problema. È totalmente disponibile fino alla fine del 2021. Sul lato Italia, c'è la legge sui lotti di costruzione. La legge sui lotti di costruzione prevede l'impegno dell'Italia per la realizzazione della totalità dell'opera, da completare, ma si possono lanciare solo i lotti già finanziati. Oggi, sulla totalità delle gallerie che si affacciano sul lato Francia e sul lato Italia, il finanziamento è del 70%. Tutti i lavori di scavo sono finanziati fino al 2023-2024. Quando mancheranno circa due anni all'esigenza del resto del finanziamento, dovremo fare richiesta all'Italia per avere questo finanziamento. Pertanto, risparmiamo tempo per completare il finanziamento e il finanziamento dei lotti nelle gallerie è garantito al 70%.

Vorrei chiarire tra noi che i finanziamenti non sono territorializzati. Non è la Francia che finanzia la parte francese, e l'Italia che finanzia i lotti italiani. La società è unica ed essa assume i finanziamenti di tutti i suoi impegni, e quindi dei suoi contratti. Essa raccoglie fondi dai suoi finanziatori, mescola tutti quei soldi, se così posso dire, e poi li paga alle imprese che detengono i contratti. Questo è il primo elemento. Il ruolo di TELT come committente è quello di assicurarsi che questa raccolta finanziaria gli consenta di firmare i contratti corrispondenti. La firma dei contratti è autorizzata dal Consiglio di amministrazione in cui sono presenti entrambi gli stati, così come l'Europa, quindi, quando autorizziamo la firma di un contratto, il Consiglio di amministrazione, all'interno del quale si trovano i tre finanziatori, autorizza la firma e quindi assume l'impegno corrispondente.

Il secondo elemento di difficoltà è che la società è una società di diritto francese, quindi rispettiamo la legge dei contratti. Il diritto contrattuale deriva dalla legge europea – è la trasposizione delle direttive europee, divenute il Codice della commessa pubblica in Francia. In sostanza, questa legge europea si applica anche in Italia e in Francia, con alcuni adeguamenti di interpretazione o di trasposizione, ma la legge, la regola, è la legge europea recepita nel Codice della commessa pubblica e completata dalla regola antimafia. Questo è il pacchetto legale. Tuttavia, dobbiamo combinare l'applicazione di questo diritto con la regola specifica dell'Italia relativa ai lotti di costruzione. C'è un lavoro di aggiustamento e combinazione da fare con i due Stati, che controllano che rispettiamo queste doppie regole che sono la regola del contratto francese e la regola dei lotti di costruzione.

In terzo luogo, il ruolo del committente è quello di garantire il finanziamento della liquidità, e quindi di garantire, con i suoi cofinanziatori, che la tesoreria sia sufficiente per garantire il pagamento. L'impegno stesso deve essere dimostrato quando il Consiglio di amministrazione vota l'autorizzazione di firma e gli stakeholder presenti – e in particolare i due Stati – assumono il corrispondente impegno finanziario. Si impegnano quindi, attraverso di noi, a pagare le aziende.

Vorrei aggiungere che attualmente non stiamo lavorando sul cantiere operativo n° 12, quello degli impianti tecnologici ferroviari. Avete notato nel passaggio che si tratta di un cantiere operativo unico, sul quale non stiamo attualmente lavorando, perché abbiamo sequenziato il calendario, e fino alla fine del 2020 si tratta di assegnazione di lotti di genio civile. Ma poco dopo, bisognerà interessarsi a questo cantiere operativo n. 12 in cui l'argomento è molto aperto in merito ai termini contrattuali di realizzazione di questo cantiere, sotto forma di partenariati, che può eventualmente usufruire di fondi.

Non ne parliamo, semplicemente perché non è all'ordine del giorno, ma non abbiamo dimenticato che sarà necessario farlo, entro i prossimi due o tre anni, affrontando l'argomento ed esaminare per davvero tutte le possibili opportunità di realizzazione e perché no, di finanziamento di questa parte.

11. Questo è un problema che, penso, sia legato a questa parte tecnologica. Il binario e le infrastrutture ferroviarie fanno parte delle parti tecnologiche. In caso contrario, avete già alcune date, punti cardine, dettagli di suddivisione in lotti, ecc. in merito alla parte infrastrutture ferroviarie o sistemi ferroviari?

Il cantiere operativo 12 copre infatti tutti gli impianti ferroviari e non ferroviari: binari, catenarie, ventilatori, correnti forti, correnti deboli. In ogni caso, dobbiamo approfondire ciò, soprattutto in merito alle modalità contrattuali, e possibilmente su una suddivisione in lotti che non è esclusa.

12. Il lotto 12 riguarderà solo la Francia?

Esso riguarda l'intera sezione transfrontaliera. Non vogliamo, come operatore di un tunnel, avere dei prodotti, delle macchine diverse su entrambi i territori, quindi ciò sarà l'intera sezione transfrontaliera.

13. Le gare d'appalto pubblicate di recente includono le prestazioni relative agli impianti?

No, si tratta solo del genio civile. Tutto è sotto il numero 12, quindi il lotto 12 copre tra uno e due miliardi di lavori.

14. Grazie per questa visibilità a breve termine, che in ogni caso è molto nuova per quanto riguarda l'argomento, il fatto che comunichiate delle informazioni in merito a delle date che ora sono molto vicine. Si percepisce che il progetto è sicuramente attivato. Ci sono molte imprese, ma ci sono anche le filiere industriali che devono mobilitarsi su questo cantiere eccezionale che durerà per i prossimi dieci anni e questa visibilità è davvero preziosa. Riteniamo che ci sia un'enorme quantità di lavori di ingegneria contrattuale. Mantengo la parola agilità; possiamo vedere con l'appalto successivo, il contratto pluriennale, che c'è molta ingegneria, per dare flessibilità, per reagire nel contesto che è il vostro, che è in ogni caso ancora complicato. Lo prendo piuttosto come una fidelizzazione. Ciò dà credibilità a ciò che avete detto, e penso che siamo tutti convinti, in relazione a quanto lei ha affermato in precedenza, signor Presidente, che il cantiere sia a buon punto.

Tornando al punto di vista delle filiere industriali, ho due domande. In merito alla parte materiale, il famoso 11, si parlava dei DCE, per la parte di ingegneria civile, che arriveranno alla fine dell'anno. Le candidature avverranno quest'anno, ma abbiamo una visibilità sull'uscita dei DCE? Seconda domanda un po' più generale: i grandi progetti rappresentano delle grandi opportunità, con questa visibilità in un lasso di tempo più esteso, di sviluppare innovazioni. Ci sono già degli argomenti di innovazione su cui aspettate le nostre industrie?

Per quanto riguarda l'innovazione, la cosa concreta che abbiamo fatto è stato il lavoro sugli inerti solfonati. Sono passati dieci anni da quando abbiamo finanziato diverse tesi con il Laboratoire central des Ponts, ora IFSTTAR in collaborazione con imprese nel contesto di inviti a manifestare interesse. Per quanto riguarda l'innovazione, non ho altre illustrazioni che mi vengono in mente, sebbene questo sia il nostro obiettivo, specialmente nel contesto del lotto relativo agli impianti e sistemi. Penso in particolare alla sicurezza antincendio, agli impianti a sprinkler, di rilevamento, a quel genere di cose, dove potrebbe ancora esserci un possibile campo per l'innovazione sulla sicurezza nelle gallerie.

Dei due lotti di valorizzazione, 10 in Italia e 11 in Francia, il Lotto 10 potrà essere pubblicato, come già menzionato, insieme al lotto di scavo del tunnel di base. Inoltre, in Italia, la situazione è leggermente

diversa. Il lotto 3-4 sarà quasi l'unica interfaccia con il lotto 10, poiché vi è solo un lotto di scavo del tunnel di base, mentre in Francia ci sono tre lotti di scavo e un lotto di valorizzazione. Questo è uno dei motivi per cui – ci sono anche ragioni di calendario che potete immaginare – entrambi i lotti potranno essere pubblicati insieme in Italia e il 4° lotto - valorizzazione non è stato pubblicato contemporaneamente ai lotti di ingegneria civile in Francia. Quindi questo è un orizzonte di fine anno per la pubblicazione, il che significa che il DCE sarà pubblicato l'anno prossimo.

Insisto sulla questione dell'innovazione. Quando si hanno cantieri di questa portata, che richiedono così tanto tempo, che rappresentano investimenti significativi e richiedono un uso intensivo delle risorse, vale la pena affrontarli con spirito innovativo. In ogni caso, penso di poter dire che l'azienda avrà un occhio vigile e interessato a tutte queste proposte che possono essere fatte in base ai contratti. Anche se l'ambiente comporta talune complessità, vi è anche una portata, una visibilità, una durata tale che è possibile avvicinarsi a questi argomenti anche con uno spirito di innovazione.

15. Solo una breve domanda sulla procedura antimafia. Come in Italia, la *white list* è pubblica? Sappiamo quali sono le aziende che l'hanno soddisfatta?

No, la *white list* gestita da TELT non è pubblica.

È un accordo con la struttura binazionale anti-mafia, che gestisce la *white list*. Penso che sia anche un modo attento per gestire al meglio le indizioni di gara, in modo da non favorire le imprese che sono sulla *white list* e che potrebbero essere privilegiate da alcuni grandi gruppi che si rivolgerebbero direttamente a queste imprese.

Penso che possiamo dire, in generale, che TELT abbia desiderato sin dall'inizio essere protetta contro questo rischio. Le nostre autorità politiche lo hanno capito rapidamente e hanno sollecitato con forza l'attuazione di un sistema ad hoc, che è salito al livello degli accordi internazionali, quindi è stato un atto legislativo importante. Non che l'argomento fosse ignorato dall'Italia, poiché era praticato dall'Italia; la difficoltà era impiantarli in Francia. Ciò è stato portato al più alto livello della norma giuridica, quindi a livello politico e regolamentativo. L'implementazione è totalmente nelle mani dei prefetti.

Da questo punto di vista, penso che possiamo dire che i servizi hanno delle procedure sviluppate dalle due autorità prefettizie, Lione e Torino, e che facciamo ciò che è necessario affinché esse agiscano correttamente, ma TELT non può intervenire direttamente nella gestione e nell'attuazione operativa di questi controlli. Se ci fossero difficoltà di applicazione, dal momento che è un lavoro complesso, penso che non dovremmo esitare a chiedere ai collaboratori di TELT tutti gli elementi di comprensione e di precisazione, affinché il tutto si svolga nel migliore dei modi.

Presentazione al World Tunnel Congress (WTC)
Napoli – 8 maggio 2019

- 1. Vorrei sapere in che modo gestite i potenziali conflitti di interesse delle società di ingegneria che stanno attualmente lavorando su alcuni dei cantieri operativi e su altri in qualità di imprenditori.**

La ringrazio per questa domanda.

Esatto, potrebbe esserci il rischio di conflitto di interessi tra le società di ingegneria. Abbiamo quindi deciso che le imprese che lavorano su uno dei lotti in materia di ingegneria non possono partecipare allo stesso lotto di una impresa di lavori pubblici. Possono partecipare solo agli altri lotti. Questa è la regola. Non potete quindi partecipare allo stesso lotto quando lavorate già come direttore dei lavori. Chiediamo inoltre a tutte le società di ingegneria che lavorano con noi di firmare un accordo di riservatezza e di non divulgazione delle informazioni. Riteniamo che sia anche una questione di etica professionale per la società di ingegneria, quella di non utilizzare le informazioni riservate che essa potrebbe avere su un lotto e che potrebbero essere utilizzate sugli altri lotti.

Ma non precludiamo la possibilità per i direttori dei lavori di lavorare su altri lotti.

Vorrei anche cogliere l'occasione per aggiungere un punto che avevo dimenticato. Abbiamo deciso che i tre lotti non potevano essere attribuiti allo stesso direttore dei lavori. Solo il piccolo lotto, il lotto n. 3, può essere vinto dal vincitore del lotto 1 o lotto 2. Ma i lotti 1 e 2 sono incompatibili.

- 2. Sono molto interessato ai bandi di gara di ingegneria che vengono proposti. Ci stavamo chiedendo se poteste fornirci ulteriori spiegazioni su di essi, anche per quanto riguarda la parte di progettazione e la parte di esecuzione dei lavori, la limitazione della parte di ingegneria rinnovata.**

Nel campo dell'ingegneria dei lotti, vi è solo la parte di progettazione e direzione dell'esecuzione dei lavori e la parte di progetto. Pertanto, gli appalti di direzione lavori rimanenti sono suddivisi in questo modo: la direzione dell'esecuzione dei lavori in Italia e la direzione dell'esecuzione dei lavori di valorizzazione dei materiali, mentre la direzione di esecuzione dei lavori per i tre lotti francesi è già stata assegnata. Le società di ingegneria possono quindi partecipare a queste procedure di aggiudicazione e diventare, ad esempio, i nostri partner, i nostri assistenti come capi cantiere. Quindi, le società di ingegneria possono ovviamente partecipare, con le società, allo sviluppo degli studi esecutivi, che è invece svolto dalle imprese di costruzione.

- 3. La mia domanda è: avete un database dei direttori dei lavori? La mia azienda costruisce macchine per l'estrazione della polvere. Se aveste un database, potremmo consultarlo per conoscere i direttori dei lavori che lavorano nel tunnel, che avrebbero bisogno di estrarre la polvere. Sarebbe più facile per le aziende più piccole come la nostra.**

Sì. Quando i bandi di gara vengono assegnati, ciò è reso pubblico. Tutto viene pubblicato sul nostro profilo del committente (pagina dedicata del sito web TELT) e nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Quindi, al momento, le informazioni sono pubbliche e potete trovare tutti i tipi di informazioni. Prima di questo, non è possibile sapere chi partecipa ai bandi di gara.

4. Volevo sapere se, diciamo nel prossimo futuro, sia in termini di capitolato d'appalto che di regole contrattuali quotidiane, intendete adottare uno dei concetti del Libro Smeraldo della FIDIC.

Penso che il modo in cui i nostri contratti sono scritti sia molto vicino ai contratti del Libro Smeraldo. Siamo forse anche un po' più avanti rispetto al Libro Smeraldo come è stato presentato ieri, in particolare per quanto riguarda la gestione dei rischi e la condivisione dei rischi tra il direttore dei lavori e il cliente. Ma anche se penso che la filosofia sia molto simile, non ci riferiamo ufficialmente ai contratti della FIDIC. Dobbiamo applicare la legge francese della commessa pubblica e non ritengo che sia legalmente possibile e che possiamo fare un riferimento ufficiale al Libro Smeraldo.

5. Capisco bene che il riutilizzo dei materiali è conforme alle normative francesi?

Sì. Le regole sono francesi per i contratti, i bandi di gara e l'esecuzione dei contratti. Ma per l'ambiente e la sicurezza, si applica la legge nazionale. Ciò significa che per riutilizzare i materiali, dobbiamo applicare le regole francesi in Francia e le regole italiane in Italia. E abbiamo anche una commissione intergovernativa. Questa commissione coordina i due stati e una delle domande è come utilizzare i materiali scavati in Francia per produrre calcestruzzo in Italia. È una questione di legislazione transnazionale che è migliore di quanto mi aspettassi, perché è molto complicata.

Se non ci sono altre domande, naturalmente concluderemo questo incontro ringraziandovi con questa precisazione: abbiamo già avuto un incontro a Roma, su invito dell'ANCE, e un incontro simile a Parigi su invito della Federazione nazionale dei lavori pubblici – e oggi abbiamo realizzato questo incontro. In ognuno di questi incontri ci sono state serie di domande molto interessanti perché ci hanno permesso di cogliere alcuni problemi. Anche oggi, è stato necessario dare risposte precise, tutte le risposte, per dare a tutti gli attori lo stesso livello di conoscenza. Tutte le domande e le risposte sono riportate nel nostro sito, al fine di avere un accesso comune a tutte le informazioni che mettiamo in atto grazie alle discussioni.