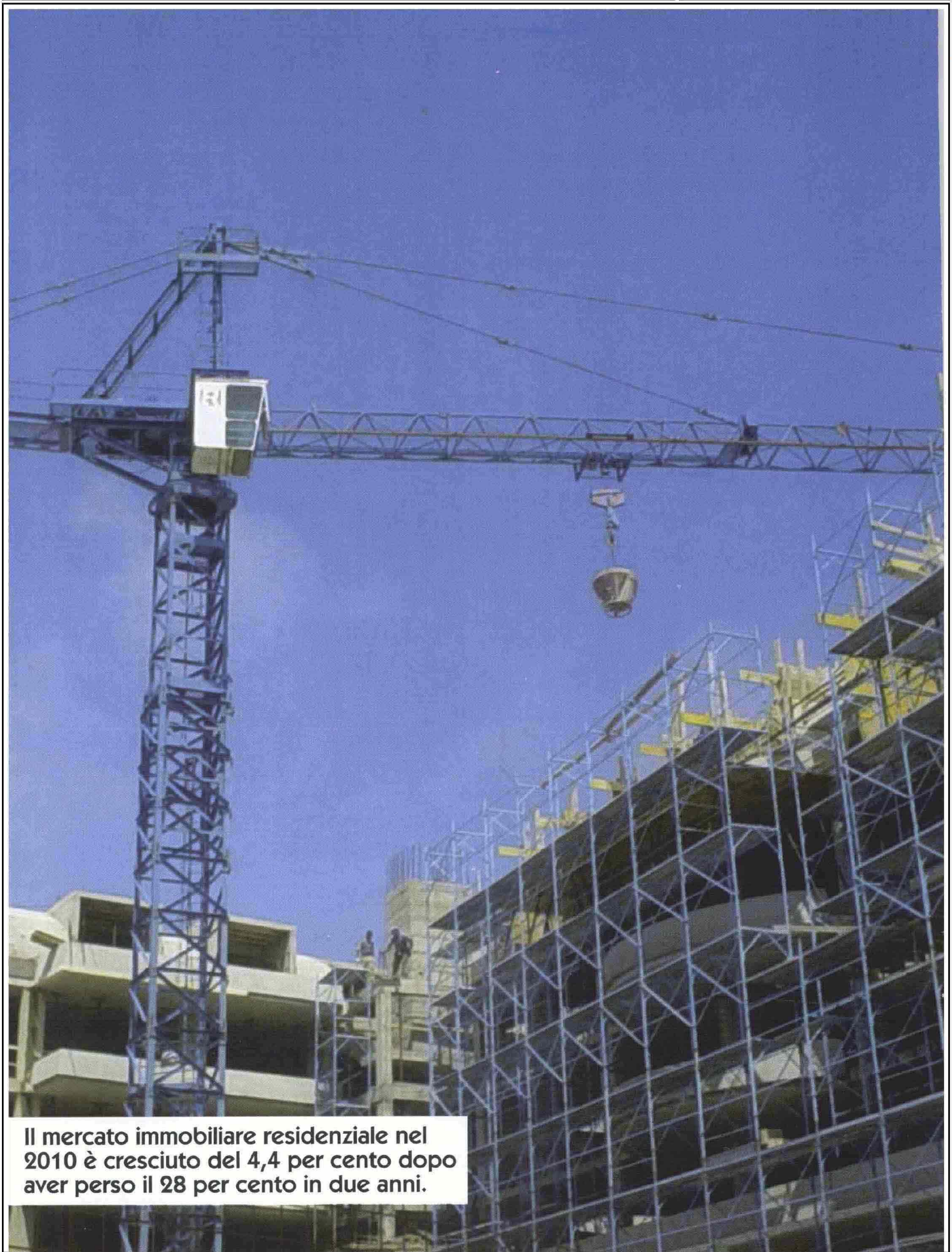
Tiratura: 55.000 Diffusione: 54.347

vadoelorno

Mensile

Data 03-2011
Pagina 26/31
Foglio 1 / 6

www.ecostampa.it



Il mercato immobiliare residenziale nel 2010 è cresciuto del 4,4 per cento dopo aver perso il 28 per cento in due anni.

025335

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

vado e torno

Mensile

Data 03-2011
Pagina 26/31
Foglio 2 / 6

www.ecostampa.it

A un passo dal baratro il trasporto cemento

QUANDO IL PREZZO VINCE SULLA QUALITÀ

Con le costruzioni in calo verticale le imprese stentano a sopravvivere. Poi, le aste on line dei cementieri spingono ancora più giù l'autotrasporto. L'ultima speranza sembra essere l'accordo di settore. Betoniere in pieno far west

L'allarme dell'Ance, l'associazione dei costruttori di Confindustria, è forte e chiaro. Dal 2004 al 2010, gli investimenti in lavori pubblici sono calati del 32 per cento. Di quanto stabilito nella legge obiettivo del 2001, che nelle promesse doveva essere completato almeno per il 40 per cento in 5 anni, dopo un tempo doppio risulta terminato solo il 20 per cento circa. E, in tempi di crisi economica, dovrebbe essere proprio il settore pubblico a tirare.

Così, a un calo complessivo delle costruzioni del 6,4 per cento nel 2010 si aggiungerà, secondo le previsioni, un'ulteriore riduzione del 2,4 nel 2011. Dal 2008 al 2011 il calo sarebbe del 17,8 per cento, pari a circa 29 miliardi di euro. A soffrire è soprattutto il settore delle nuove abitazioni, che nel quadriennio perderà il 34,2 per cento. Unica nota positiva, la crescita degli investimenti nella manutenzione degli immobili. A questo si aggiunge un dato significativo: la ripresa del mercato immobiliare residenziale nel 2010, con una crescita del 4,4 per cento dopo aver perso fra il 2007 e il 2009 il 28 per cento.

TRASPORTO RADIALE. Così, per le betoniere si calcolano le distanze in linea d'aria e non quelle stradali.

Oltre il 40 per cento delle imprese soffre

Secondo l'Ance, oltre il 40 per cento delle imprese associate dichiara di operare in una fase di forte recessione. In questo quadro, è inevitabile che a farne le spese siano anche gli autotrasportatori del cemento, sfuso con cisterne per pulverulenti, verso i cantieri o i produttori di calcestruzzo, oppure a sacchi verso i rivenditori. Ma il cemento sfuso viaggia anche verso i produttori di malte e cementizi, fra cui Mapei, Ke-

025335

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

www.ecostampa.it

PER LE COSTRUZIONI SI PREVEDE ANCORA UN ANNO DI PASSIONE

	2009 Milioni di euro	2008 Var. %	2009 Var. %	2010 Var. % (1)	2011 (1) Var. % (1)	2008-2011 Var. % (1)
Abitazioni nuove	32.152	-3,7	-18,8	-12,4	-4	-34,2
Manutenzione straordinaria	44.072	-0,6	0	0,5	0,5	0,4
Totale abitazioni	76.224	-2,1	-8,9	-4,9	-1,2	-16,2
Costruzioni non residenziali private	38.367	-2	-7	-5,4	-2,1	-15,6
Costruzioni non residenziali pubbliche	27.875	-5,1	-5,4	-11,6	-6,1	-25,4
Totale costruzioni non residenziali	66.242	-3,3	-6,3	-8	-3,7	-19,7
Totale costruzioni	**142.466**	**-2,7**	**-7,7**	**-6,4**	**-2,4**	**-17,8**

(1) Stima. Investimenti in costruzioni al netto dei costi per trasferimento di proprietà. Elaborazione Ance su dati Istat.

INCASSI A 7-8 MESI. Soprattutto nel settore delle betoniere i tempi di pagamento sono lunghissimi.

rakoll, Fassa, Weber, Knauf e Grigolin. E le aziende di autotrasporto sono alle prese da un lato con committenti a caccia di costi bassi per riuscire a restare sul mercato, dall'altro con bilanci che tirano al rosso.

A peggiorare la situazione si aggiungono poi gli strumenti nuovi, come le aste on line per aggiudicare gli appalti, praticate per esempio da Italcementi con la sua Bravo solution. «Chiunque può partecipare alle aste on line. Strumenti utilizzati dai committenti per imporre prezzi stracciati o modi per entrare sul mercato col dumping? A volte le aziende nuove arrivate, che accettano tariffe bassissime, si aggiudicano solo una parte dell'asta. Quanto basta per tenere le imprese con più esperienza e tradizione all'erta», spiega Mauro Sarrecchia di Assotir.

Aste a tamburo battente per tenere sulla corda

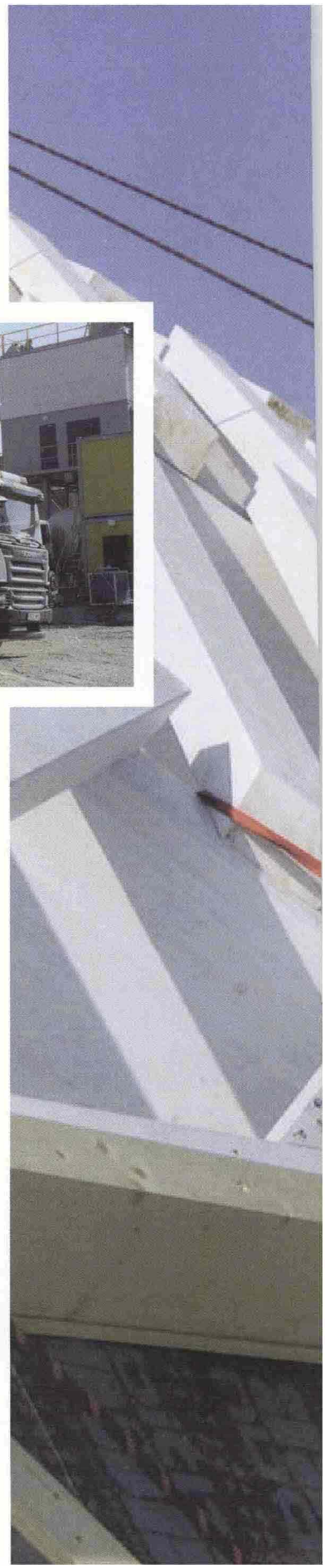
Non solo, a tenere ancor più sotto scacco i trasportatori c'è l'aumento della frequenza delle aste. «Questo succede in diversi settori, non solo nelle costruzioni. L'orizzonte temporale si restringe, l'azienda è costretta a stare sul chi vive, non riesce a fare pianificazione, è più debole», aggiunge Sarrecchia.

«Sulle aste on line vedo un certo ripensamento da parte dei committenti. Qualcuno era riuscito a entrare con tariffe stracciate, ma poi è stato allontanato. Il trasporto di cemento è particolare, richiede il contatto con il cliente, una dedizione completa, macchine pulite, un parco veicoli importante. Noi lavoriamo alla cementeria di Colleferro, che a pieno regime fa 70 mila quintali di cemento al giorno, e ci vuo-

RIBASSO E QUALITÀ AGLI ANTIPODI

Una sentenza del Tar Piemonte sulla scelta del criterio di aggiudicazione degli appalti dovrebbe far riflettere anche i cementieri. Secondo il tribunale amministrativo, infatti, non si può dare un appalto solo in base al prezzo più basso se si ricerca anche la qualità. Certo, quando si parla di edilizia sarebbe singolare che la qualità non venisse tenuta in debita considerazione. Eppure, la formula dell'articolo 81 del Codice dei contratti pubblici è quantomai ambigua: «La migliore offerta è selezionata con il criterio del prezzo più basso o con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa». Per il Tar piemontese, però, la libera scelta dell'uno o dell'altro criterio ha un limite, è cioè «illogica la scelta del criterio del prezzo più basso quando la legge di gara attribuisca rilievo ad aspetti qualitativi variabili dell'offerta, in riferimento al particolare valore tecnologico delle prestazioni, al loro numero, al loro livello quantitativo e qualitativo». Caratteristiche che non è difficile individuare nel trasporto di cemento. Come si può garantire qualità quando si danno appalti a prezzi stracciati, viste le caratteristiche di eccellenza tecnica e organizzativa richieste alle aziende specializzate?

PREZZI STRACCIATI. Non possono essere l'unico criterio dell'appalto.



025335

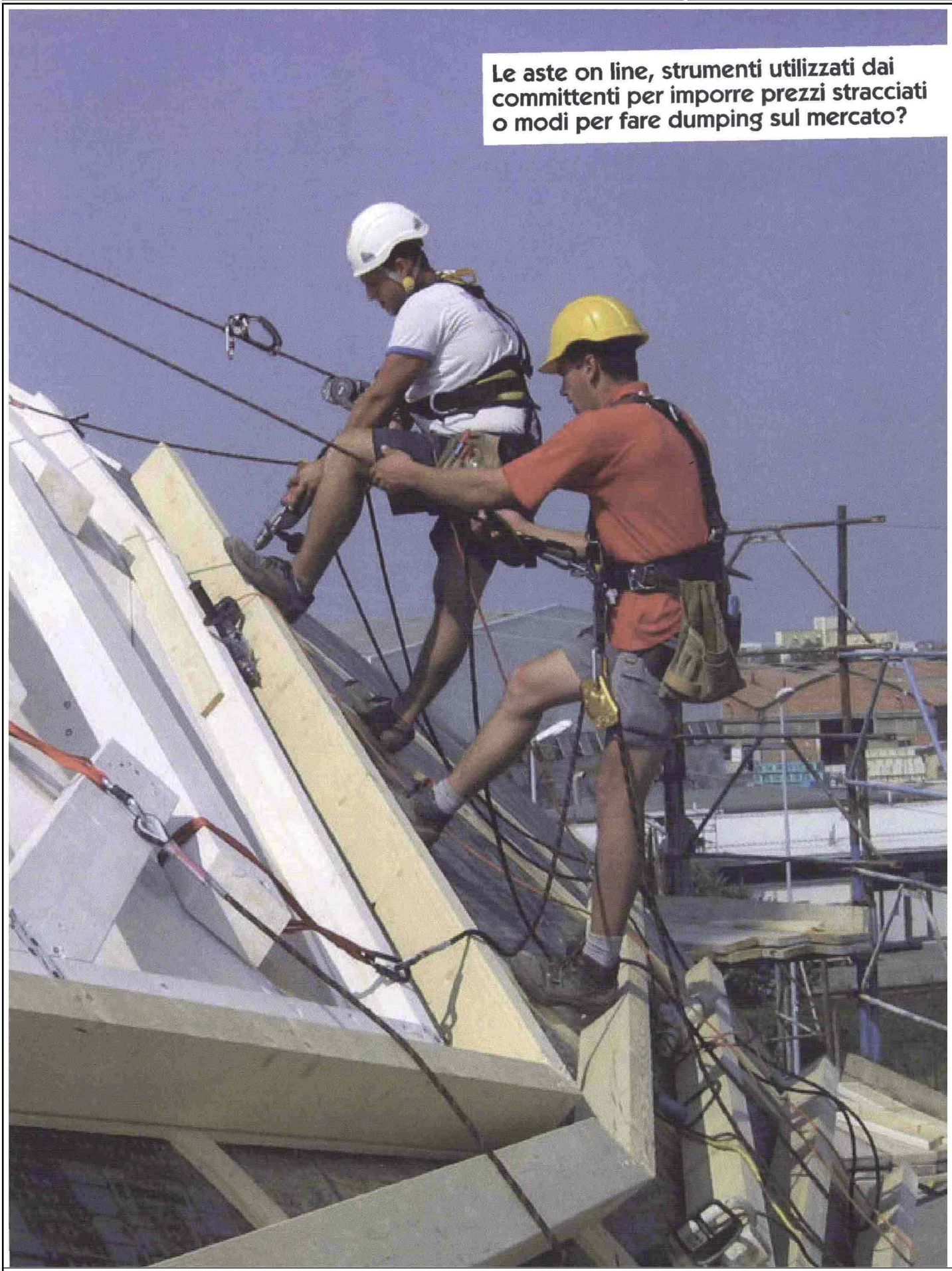
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

vado e torno

Mensile

Data 03-2011
Pagina 26/31
Foglio 4 / 6

www.ecostampa.it



Le aste on line, strumenti utilizzati dai committenti per imporre prezzi stracciati o modi per fare dumping sul mercato?

025335

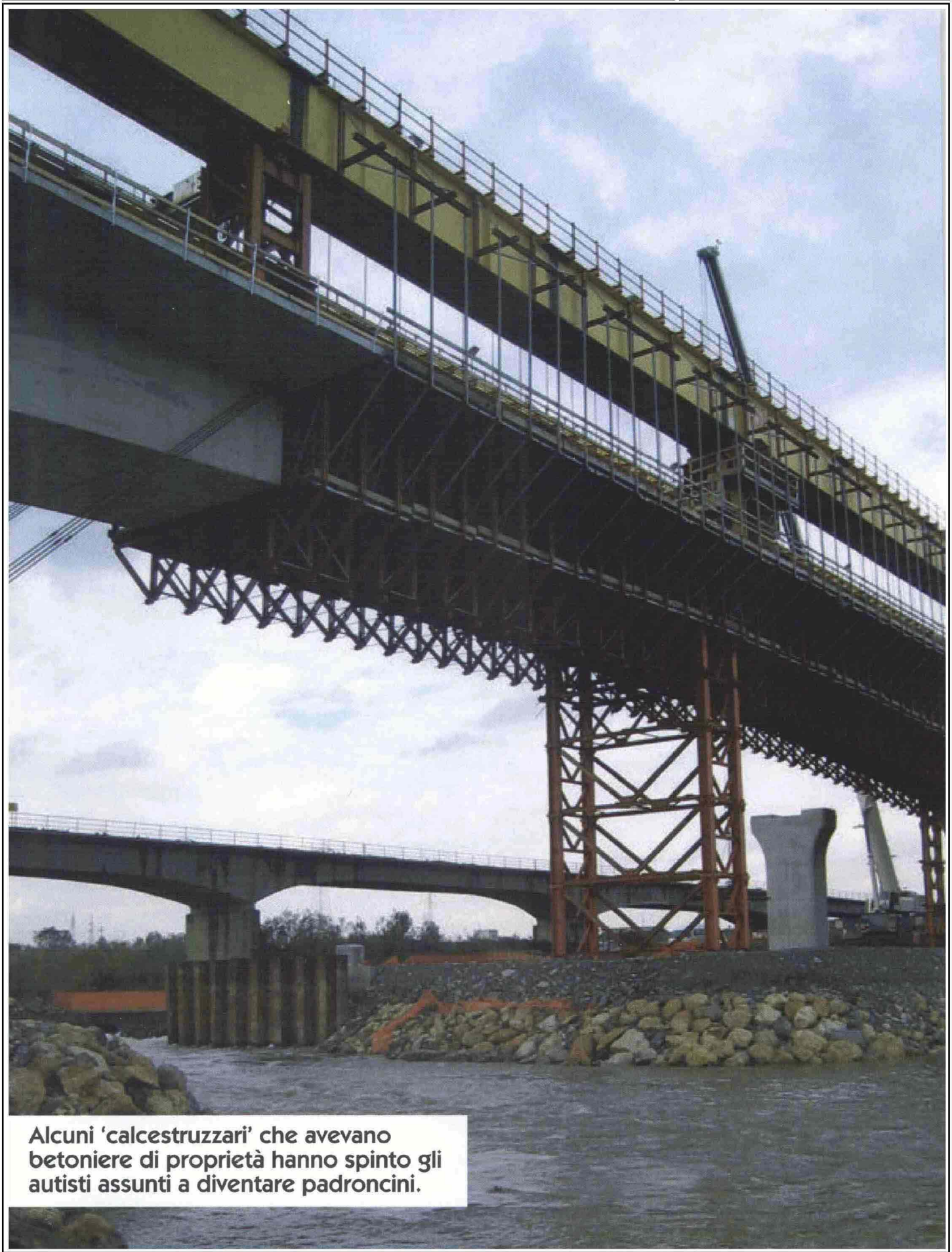
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

vado e torno

Mensile

Data 03-2011
Pagina 26/31
Foglio 5 / 6

www.ecostampa.it



Alcuni 'calcestruzzari' che avevano betoniere di proprietà hanno spinto gli autisti assunti a diventare padroncini.

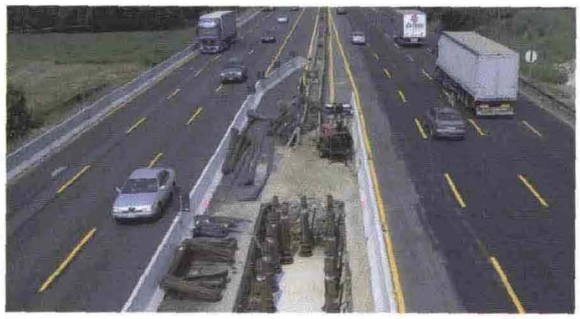
025335

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

www.ecostampa.it

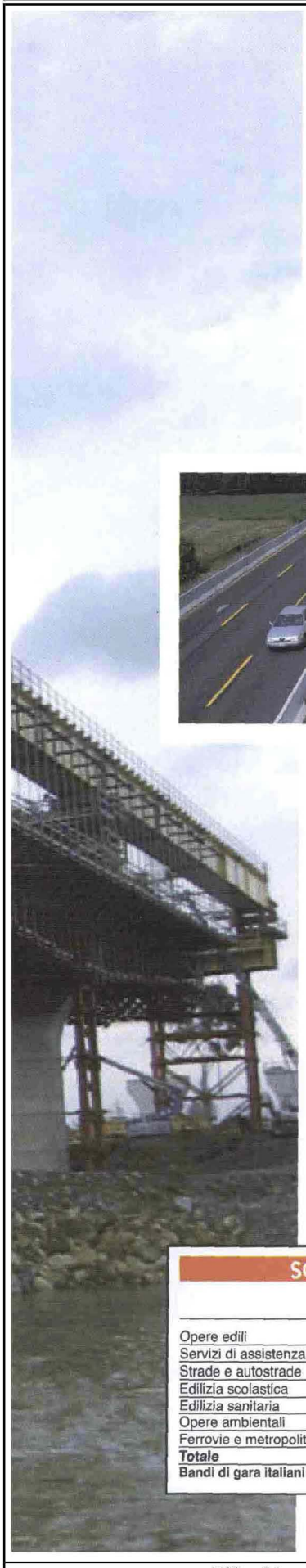
IN TOSCANA LE GRANDI OPERE

Lo scorso 26 gennaio Autostrade per l'Italia ha affidato alla controllata Pavimental i lavori di ampliamento a tre corsie della A 1, nel tratto Barberino-Firenze nord. Partono così i lavori su 17,5 chilometri, costo previsto circa 915 milioni di euro, termine lavori entro 36-42 mesi.
Se sarà possibile utilizzare la più grande fresa del mondo Epb, così come in uno dei cantieri della Variante di Valico, i lavori potrebbero essere conclusi con alcuni mesi di anticipo. Entro l'estate, inoltre, sarà aperta al traffico su tre corsie la carreggiata sud del nodo fiorentino della A 1 tra Calenzano e Firenze Sud (22 chilometri).



TRE CORSIE. Saranno pronte entro metà 2014 tra Barberino e Firenze.

«È altrettanto importante sbloccare l'ampliamento da Firenze sud a Incisa e proseguire con la progettazione definitiva del tratto Incisa-Valdarno. Lo abbiamo ricordato di recente e con forza al ministro Matteoli: se non si investe sullo sviluppo della Toscana a rimetterci non siamo soltanto noi, ma l'intero Paese, vista la nostra posizione strategica. In Toscana c'è già ora un serio rischio di congestionamento. Bisogna agire rapidamente», afferma l'assessore alle Infrastrutture della Regione Toscana, Luca Ceccobao. E che la Toscana sia una zona strategica lo dimostra la presenza in regione di aziende come Italcementi, Buzzi Unicem, Colacem e Sacci.

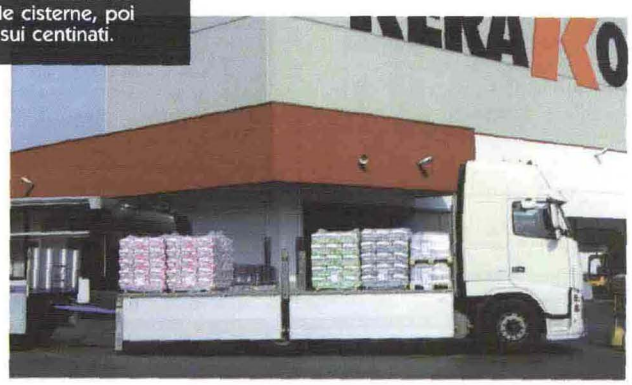


le serietà, non ci si improvvisa trasportatori, i veicoli devono essere pronti sul piazzale della cementeria», spiega Giancarlo Ceccarelli, direttore della Cac, la Cooperativa artigiani Colleferro.
Col gioco al ribasso delle aste on line, oltre i vantaggi, sono arrivati anche i problemi per i committenti. Che anche sulla frequenza hanno cominciato a fare una parziale marcia indietro.

È necessario fare l'accordo di settore

Perché non si può non tener conto del costo dei veicoli: 90 mila euro circa un trattore, 80 mila circa un semirimorchio e 20 mila il compressore. Difficile, se non impossibile, programmare gli investimenti con tali macchine quando l'orizzonte temporale si restringe sempre di più. «All'inizio, le aste on line erano addirittura ogni 6 mesi. Insostenibile: oggi hai un servizio e domani non ce l'hai più. Con l'ultima asta siamo riusciti a tirare l'anno. È comunque poco, si spera di fare l'accordo di settore per il cemento. Prima c'era la forcella più l'accordo sul cemento. Ora siamo nel far west e lavoriamo a tariffe stracciate: da Colleferro a Roma 5,50-6 euro a tonnellata, il che vuol dire 180 euro. Se prendi il taxi di euro ne paghi 250. Per non lavorare in perdita, dobbiamo trovare possibili combinazioni di trasporto. Ma almeno Italcementi a fine mese paga. Ci sono altri trasportatori che incassano 7-8 mesi dopo. E mi riferisco a chi ha a che fare direttamente con i produttori di calcestruzzo», si lamenta ancora Ceccarelli.

MALTE E CEMENTIZI. Il cemento sfuso arriva con le cisterne, poi partono i sacchi sui centinati.



Da autisti a padroncini con tanto rimpianto

Perché l'altra modalità di trasporto nelle costruzioni, quella con le betoniere, è un far west più selvaggio di quello del cemento. «Qui siamo alla follia. Le betoniere sono pagate a raggio: a seconda della distanza da percorrere in linea d'aria, indipendentemente che si tratti di pianura o di montagna. Peccato che nel secondo caso la strada percorsa può essere anche tripla. Inoltre, le betoniere sono vincolate a lavorare per un determinato produttore di calcestruzzo, di cui spesso hanno i colori sul veicolo. Se sono a Milano o a Roma, con il traffico che incontrano, di viaggi in una giornata ne fanno due al massimo», chiude Sarrecchia.

Tantopiù che, con la crisi, alcuni 'calcestruzzari' (i produttori) che avevano betoniere di loro proprietà hanno fatto in modo che gli autisti assunti diventassero padroncini. Ma i tempi di pagamento sono troppo lunghi per non rimpiangere la busta paga a fine mese.

Franco Salvena

SOLO LE STRADE HANNO FATTO BOOM

	2010 Numero	2010 Euro	2009 Numero	2009 Euro	Var.% Numero	Var.% Euro
Opere edili	847	66.169.285	838	85.883.619	1,1	-23
Servizi di assistenza	690	132.393.628	660	288.752.696	4,5	-54,1
Strade e autostrade	370	109.347.441	408	51.970.976	-9,3	110,4
Edilizia scolastica	255	17.948.869	352	34.258.910	-27,6	-47,6
Edilizia sanitaria	100	21.410.302	125	37.877.543	-20	-43,5
Opere ambientali	286	25.172.761	276	22.473.480	3,6	12
Ferrovie e metropolitane	19	9.646.380	24	12.265.153	-20,8	-21,4
Totale	**3.897**	**588.291.368**	**3.931**	**693.138.849**	**-0,9**	**-15,1**

Bandi di gara italiani per servizi di ingegneria. Fonte: osservatorio Oice/Informatel al 31/12/2010.

025335

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.