

Dopo gli avvisi di garanzia di martedì un'ondata di vendite si è abbattuta sui titoli del gruppo della famiglia Romiti

# Impregilo, la dura sentenza della Borsa

## Crolla la società (-37,5%). Dubbi sul rimborso dei bond. Gli spagnoli Sacyr rinunciano all'alleanza

Roberto Rossi

### Enel più forte in Francia Acquistato il 5% di Powernext

MILANO Enel, in attesa di evoluzioni sul fronte delle trattative con Edf, rafforza la sua presenza nel mercato elettrico francese: Enel Trade, società di trading di energia elettrica e combustibili da tempo attiva in Francia, ha infatti acquistato, per circa 1,5 milioni di euro, il 5% del capitale di Powernext SA, il gestore del mercato elettrico francese, una delle maggiori Borse dell'elettricità europee.

Lo rende noto il gruppo elettrico precisando che «nel capitale di Powernext SA sono presenti i maggiori operatori del mercato elettrico europeo e importanti istituzioni finanziarie francesi: Euronest, HGRT, Edf, Electrabel, Total, Société Générale, BNP Paribas, la svizzera Atel e la spagnola Endesa».

L'ingresso di Enel Trade - si legge nella nota - «permetterà a Powernext sa di proseguire nello sviluppo delle sue attività in un'ottica maggiormente europea».

Powernext, nata tre anni fa, oggi gestisce - ricorda la nota - circa il 70% dei volumi quotidiani del mercato dell'elettricità francese del giorno prima con Powernext Day-Ahead. Dal 18 giugno 2004 ha messo a punto anche una articolata serie di strumenti derivati dedicati a questo specifico mercato attraverso Powernext Futures.

Al centro della vicenda crediti per 296 milioni di euro concessi alla controllata Imprepar

La Guardia di Finanza davanti alla sede di Impregilo di Sesto San Giovanni a Milano. Foto di Ernesto Arbitraggio /Ansa



Le notizie appaiono sono un po' impazzite».

Una versione ribadita dalla stessa società. «In merito alle notizie impropriamente diffuse - si legge in una nota - Impregilo comunica che le indagini hanno per oggetto esclusivamente esami di alcune poste di bilancio che gli inquirenti debbono ancora verificare. La società è pronta a presentare attraverso i propri difensori, Oreste Dominioni e Giulia Bongiorno, e i propri consulenti tecnici (Studio Poli e associati) in un imminente incontro con il magistrato, i documenti che comprovano la correttezza dei propri bilanci e dei propri rapporti con Imprepar, società posseduta al 100% da Impregilo». Ma anche se il nodo centrale sembra essere circoscritto ai crediti concessi da Impregilo per 296 milioni di euro alla controllata Imprepar oggi in liquidazione, restano aperti ancora degli interrogativi. Il mercato teme un impatto sui conti non avendo ben chiaro quale sia la reale dimensione del problema. Inoltre resta da sapere se l'aumento di capitale già deciso da 500 milioni andrà in porto o no e se si rischia un altro caso Cirio o un'altra Parmalat.

Qualcuno si è spinto persino a

Timori per il ripetersi di un altro caso Parmalat e c'è chi ipotizza un possibile fallimento

ipotizzare il fallimento. «Se teniamo conto - ha spiegato un trader - che martedì la capitalizzazione di mercato della società era di 370 milioni di euro e ieri dopo il crollo è di 240 milioni di euro e che il credito contestato è di 296 milioni, ben si capisce come il mercato abbia paura di un possibile fallimento».

Proprio quei 296 milioni saranno al centro dell'attenzione dei magistrati. L'ipotesi in campo è che quei crediti fossero stati inesigibili. Tra le attività, peraltro, gli inquirenti opereranno un raffronto tra la documentazione sequestrata e quanto riportato nelle relazioni delle società di revisione DeLoitte & Touche ed Ernst & Young.

Per questo i militari della Guardia di Finanza di Monza formeranno un gruppo di lavoro tecnico che sotto la direzione di Mapelli si dedicherà in un primo periodo esclusivamente a esaminare, dopo il riordino, le carte sequestrate ieri negli uffici a Roma e a Milano e che sono contenute in otto scatoloni. Si tratta dei bilanci, di corrispondenza e di documentazione relativa alla contabilità della società del 2003 e degli anni precedenti. Tra la documentazione c'è anche parecchio materiale informatico.

Un lavoro lungo. Che già ha sollevato le prime polemiche. Come quella del presidente onorario della Repubblica Francesco Cossiga. «Soltanto in questi giorni ho appreso che tra i compiti dei pubblici ministeri - ha dichiarato - vi è quello di concorrere al degrado del sistema imprenditoriale nazionale, mettendo in difficoltà grandi aziende nazionali con imtempere interviste ad agenzie di stampa estere».

# Volare, i manager si rimpallano le colpe del crac

## Pressing dei magistrati sugli ex amministratori. Interrogato Giorgio Fossa. Sospesa per un mese la licenza di volo

DALL'INVIATO Giampiero Rossi

BUSTO ARSIZIO Tutti contro tutti. Due «generazioni» di dirigenti di Volare si difendono dall'accusa di aver affossato la compagnia aerea scaricando gli uni sugli altri le responsabilità. Ma è proprio su questo gioiello del cerino che la procura di Busto Arsizio sta costruendo la sua strategia investigativa.

Ieri, mentre l'ex amministratore delegato Vincenzo Soddu - quello che voleva conquistare il mercato cinese e intanto ha piazzato il figlio a presidiare My Air, cioè una compagnia aerea concorrente di Volare - ribadiva a distanza le sue certezze gestionali, i magistrati hanno interrogato per quasi tre ore i due manager di vertice dell'ultima,

drammatica fase di vita «normale» dell'azienda: l'ex presidente Giorgio Fossa e l'ex amministratore delegato Andrea Molinari, rimasti in carica per pochi mesi. Entrambi hanno risposto alle domande del sostituto procuratore Roberto Craveia e del procuratore capo Antonio Pizzi, che puntano in questa fase ad acquisire tutti gli elementi utili a ricostruire lo scenario contabile e gestionale della compagnia aerea, dopo aver già acquisito la relazione della società di revisione Kpmg (e interrogato i suoi estensori due giorni fa) e tutta la documentazione aziendale. Sia Fossa che Molinari sarebbero stati particolarmente collaborativi e in sostanza avrebbero decisamente puntato il dito contro il gruppo dirigente che li ha preceduti. Fossa preferisce aggirare qualsiasi do-

manda sul proprio interrogatorio: «Non dico nulla perché ho troppo rispetto per la magistratura e per i lavoratori che aspettano una sistemazione». Ma secondo il più loquace ex amministratore delegato Molinari, invece, il piano industriale che avrebbe dovuto rilanciare Volare «si è rivelato costruito sulle sabbie mobili». Di chi è la colpa? «Vedrete che alla fine salterà fuori qualcuno», si limita a dire, con un sigaro cubano in un angolo della bocca.

Oggi, tuttavia, Andrea Molinari dovrà tornare alla procura di Busto Arsizio perché da lui gli inquirenti si aspettano altri chiarimenti. Si tratta di mettere insieme tessere impalpabili di un puzzle complicato, di ricostruire anche dialoghi informali e strategie che non sono mai state scritte in nessun verbale



Carlo Bernini Foto archivio Ansa

di consiglio di amministrazione. Anche di questo hanno bisogno, ora i magistrati. Che, sempre oggi, ascolteranno anche Eduardo Eurnekian, socio della compagnia aerea, legato a filo doppio con Fossa, dopodiché l'inchiesta dovrebbe stringere il cerchio sul gruppo dirigente e sui proprietari precedenti. La linea prudente scelta dalla procura non ha finora previsto alcuna iscrizione sul registro degli indagati, ma tutto lascia supporre che i magistrati abbiano già ben chiari i bersagli principali dell'inchiesta. E dal fuoco incrociato dello scaricabarile potrebbero emergere anche sorprese.

Intanto da ieri Volare è davvero a terra. Per almeno un mese, a prescindere dai pesanti guai finanziari, i suoi aerei non potranno volare perché

l'Enac (Ente nazionale aviazione civile) ha disposto la sospensione dell'attività per Volare Web e Air Europe (i due marchi del gruppo), citando qualche disappunto in chi ritiene che il mantenimento dell'attività sia uno degli strumenti utili per puntellare la situazione. E in attesa che il governo nomini un commissario straordinario, dopo la dichiarazione dello stato di insolvenza da parte dell'azienda, si è aperta la fiera delle compagnie aeree che manifestano il proprio interesse nella concorrente agonizzante. Ogni giorno una o due dichiarazioni nuove. Ma più che rilevare un gruppo pieno di debiti e con 1.400 dipendenti a carico, quello che fa più gola sono i clienti. Così, ieri, nello stesso momento in cui il direttore marketing di Ryanair, Peter Sherrard,

dice che Volare «non la vorremmo neanche se ce la regalassero», la sua compagnia aerea, leader dei voli low cost in Europa, si butta a corpo morto sulla clientela orfana di Volare offrendo voli a tariffe agevolate sulle tratte compatibili con quelle già acquistate dalla compagnia attualmente bloccata. E lo stesso hanno fatto anche Meridiana e Air One.

Nei cieli del low cost italiano è guerra all'arma bianca, insomma, per accaparrarsi i resti di Volare. E ancora deve irrompere pienamente sulla scena la neonata My Air, parente fin troppo stretta della compagnia devastata dai suoi dirigenti.

Ma anche questa strana «genesi» potrebbe diventare un capitolo delle indagini giudiziarie.

L'ex ministro dc è il presidente della compagnia nata dai «fuoriusciti» di Volare

## Bernini plana su MyAir

Michele Sartori

Sei anni fa patteggiava la condanna a 16 mesi, e insieme scriveva accorato al Tribunale: «Non ho mai ricevuto una lira, non ho mai chiesto una lira». Era un politico low cost, Carlo Bernini. Così giurava. Ahimè. Un record da Guinness gli è capitato di stabilirlo ugualmente: è stato il primo ministro inquisito nella storia di Tangentopoli. Avviso di reato del 5 marzo 1992. Accusa di avere spartito, col collega Gianni De Michelis, una tangente di 800 milioni sulla bretella autostradale per l'aeroporto veneziano di Tessera. In seguito, una condanna pesante, il ridimensionamento da patteggiamento, l'eclissi. E adesso riecco sulla scena. Di nuovo aerei ed aeroporti: presidente di MyAir, la nuova compagnia, non ancora operativa, fondata dai fuoriusciti di «Volare» per far concorrenza alla casa madre, ormai svuotata.

L'operazione, si capisce, non nasce all'insegna della simpatia. Bernini se ne rende conto. Sul sito di MyAir appare il faccione ed il messaggio del «presidente». Stile perfettamente do-roteo. «All'inizio di questa mia nuova esperienza nel trasporto aereo non è mancato chi, dopo le cortesi espressioni augurali di rito, mi ha fatto notare come questa forse non è la stagione più propizia per questo settore...» (traduzione: chi te l'ha fatto fare?) «... In un certo senso questo è vero» (traduzione: avete ragione). Già: come si è convinto a prestare la propria faccia, quest'uomo ormai sessantottenne, abituato ad

essere potente sì, ma dalle retroguardie, senza esorsi? Mah. L'unica risposta che lui dà, in tante caute interviste, è: la competenza. Perché gli è capitato di presiedere, dal 1974 al 1989, l'Ati, compagnia dell'Alitalia. E in seguito di fare il consulente per la Swissair. Inutile cercare referenze. L'Ati è preistoria, la Swissair è fallita. Di memorabile, di quell'epoca, è rimasto solo un DC-9 da trasporto: Bernini riuscì a farlo battezzare «Asolo», il suo paese trevigiano di residenza.

La competenza vera è un'altra. Bernini è da sempre docente di economia dei trasporti - quindi, si suppone, anche di trasporti in economia. Ha insegnato a Trieste e Padova, mentre compiva la parallela scalata politica nella Dc veneta, da erede di Bisaglia. Ha smesso quando è diventato presidente del Veneto, per due legislature, e poi ministro - dei trasporti, naturalmente: il «ministro traversina», celebre epiteto affibbiatogli da Saviane - dal 1989 al 1992. E poi ancora dopo le dimissioni, forzate da Tangentopoli, e l'umiliante sospensione dalla Dc disposta da Rosy Bindi, all'epoca segretaria in Veneto. Ha ricominciato nel 1997. Di nuovo docente di trasporti in un soccorrevole ateneo privato: l'università di Malta. Questa università ha un campus romano che forma manager «a 360 gradi» e si appoggia a parecchi potenti della prima repubblica: il presidente è Vincenzo Scotti, vicesegretario della Dc, ministro degli interni quando Bernini stava ai trasporti. Fra ex colleghi, ci s'intende.

Ex, poi, fino ad un certo punto. Scotti, coe-

rente, fa ancora campagna per quel partito di bandiera che continua a chiamarsi Democrazia cristiana. Bernini si è riaffacciato alla politica in sordina, prima dando consigli a Berlusconi all'epoca del parto di Forza Italia, poi partecipando, sempre in sordina, alle infinite incarnazioni dell'attuale Udc. L'uscita dalle quinte ha una data: 12 settembre 1998. Borca di Cadorè, convegno dell'allora Udr ancora cossighiana, Buttighione e Mastella alla presidenza. Dalla quarta fila si alza un signore dai capelli grigi, chiede la parola... È lui, Carlo Bernini, il Doge dimenticato. Teorizza il grande blocco di centro, la «sezione italiana del Ppe», in cui confluiscono azzurri e Udc, e parte di An, parte del Ppi: cioè la proposta politica ufficialmente avanzata questa estate da Forza Italia. Da allora riprende in pieno l'impegno politico. Lo si ritrova responsabile nazionale dell'Economia nel Cdu, coordinatore in Veneto delle prime prove di federazione fra Ccd-Cdu-De, dal 2002 membro del direttivo nazionale dell'Udc. Parlare pubblicamente, però, dopo quel 12 settembre non ha più parlato.

Ama dire, felpato: «Do idee a chi me le chiede». Gratis, è un altro discorso. Rastrella incarichi, e cariche. Dal 29 ottobre scorso è diventato presidente di «Ad moving», una ricca spa destinata a gestire gli spazi pubblicitari lungo la rete di Autostrade. Poi, a sorpresa, si lancia nell'incerta avventura di MyAir. Mantiene una serie di «consulenze». Fra le tante, una per l'associazione nazionale dei trafori: esperto anche in buchi.

**Diffidi l'ambiente  
dalla legge delega  
che vuole sanare  
gli abusi paesaggistici  
nelle aree protette.**

**Firma la petizione  
al presidente Ciampi**

**sul sito  
[www.italianostra.org](http://www.italianostra.org)**

*[Large stylized graphic of the Italian flag with the text 'Italia è [anche] tua' overlaid]*