

Ponte di Messina, il grande affare a Impregilo

Un'offerta di 3,88 miliardi per aggiudicarsi l'asta. Previste penali stratosferiche per lo Stato se il progetto non verrà realizzato

di Giampiero Rossi / Milano

VINCITORI Il ponte sullo stretto non c'è. Ma c'è chi da ieri può brindare al grande affare che porterà in cassa quasi 4 miliardi di euro. È l'Impregilo, l'azienda che si è aggiudicata la gara per l'appalto della faraonica, o meglio Berlusconi opera che dovrebbe unire la

Sicilia al continente. Impregilo è riuscita a prendere questo piatto ricco con un'offerta di 3,88 miliardi di euro, cioè concedendo uno sconto del 12,33% rispetto ai 4,43 miliardi di euro indicati come prezzo a base d'asta. Ma lo scoticino offerto allo Stato italiano, che è stato sufficiente per sconfiggere la concorrente Astaldi, non modificherà il tempo massimo di realizzazione del progetto, che è stato indicato in 70 mesi. Dopodiché l'appuntamento è a Messina. Anche perché, come spiegano le parole illuminanti del presidente di Infrastrutture Spa, Andrea Monorchio, «al punto in cui siamo, non è possibile non farlo perché lo stato pagherebbe, a causa delle penali, cifre equivalenti alla sua costruzione».

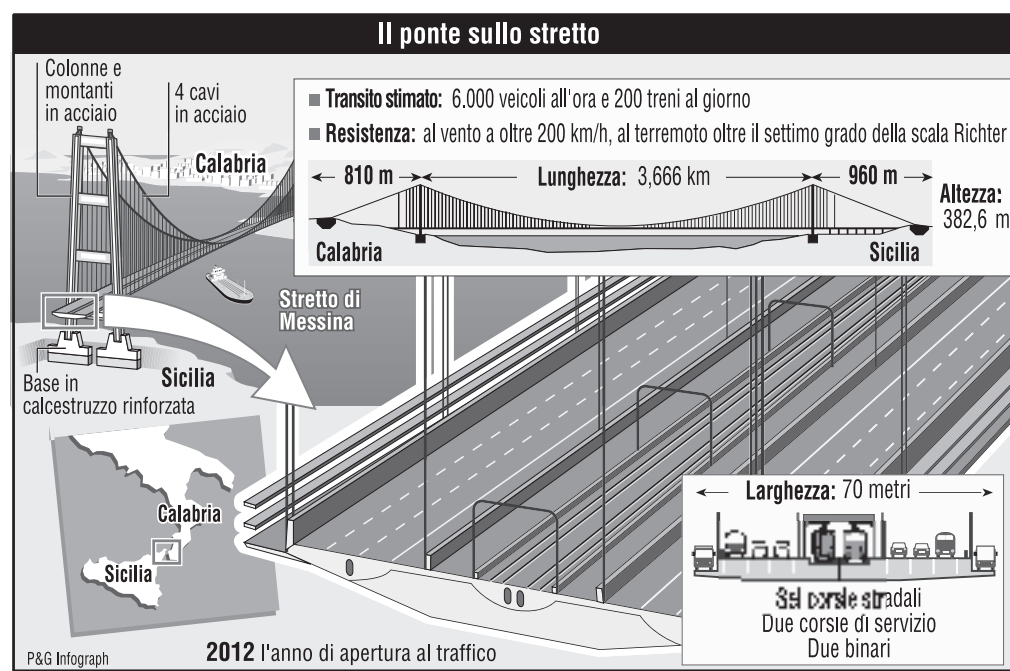
Intanto, tornando al brevissimo periodo, Impregilo investe in champagne dopo aver ottenuto il miglior punteggio per l'aggiudicazione della gara per l'appalto. Il gruppo fa subito sapere al mondo che sarà il General Contractor per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Impregilo

Il tempo massimo di costruzione della struttura è stato indicato in 70 mesi

detiene una quota del 45% della società appositamente costituita di cui fanno parte Sacyr SA (con una quota del 18,70%), Società Italiana Condotte (15%), Cooperativa CMC (13%), Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. (6,30%) e Aci Consorzio Stabile del Gruppo Gavio (2%). La società progettista è Covi. Il General Contractor è assistito da Banca Intesa, Carige, Banca Popolare di Lodi per la quota di pre-finanziamento pari al 15% dell'opera.

I componenti della cordata guidata da Impregilo vantano precedenti esperienze nella realizzazione di opere ingegneristiche di questo tipo; in particolare, Impregilo aveva realizzato il secondo Ponte sospeso sul Bosforo in Turchia, della lunghezza di 1.087 metri. Covi aveva progettato Stornelli, il ponte che unisce Danimarca e Svezia, mentre la società giapponese Ihi è stata capofila della realizzazione dell'Akashi Kaikyō, il più lungo ponte sospeso al mondo. «Siamo particolarmente soddisfatti - commenta a caldo Alberto Lina, amministratore delegato di Impregilo - per esserci aggiudicati questa importante gara di appalto per un'opera che, per struttura e caratteristiche, sarà all'avanguardia tecnologica in Europa e nel mondo. Questo è il risultato - aggiunge - di un lavoro di squadra particolarmente complesso avviato già nel 2002 che ha visto impegnate 130 persone provenienti da tutte le società della cordata, a cui vanno sommate le strutture della danese Covi e gli scienziati dei Centri di Ricerca della Ihi in Giappone».

A denti stretti festeggia anche la famiglia Romiti, ormai praticamente esclusa dal potere interno al gruppo (di cui, però, il caposti-



pite Cesare è ancora presidente) che hanno controllato per anni: l'ex amministratore delegato Piergiovanni Romiti fa sapere, infatti, che «l'aggiudicazione della gara ci riempie di gioia e di soddisfazione. Sono certo che Impregilo onorerà la fiducia dello Stato per realizzare un'opera che sarà sicuramente una delle più importanti mai intraprese nel nostro paese». Ieri, intanto, i titoli dei due contendenti hanno avuto in Borsa andamenti opposti dal momento in cui si è saputo a chi era andato l'appalto. Chiusura in leggero rialzo per Impregilo, negativo invece, sebbene in recupero nel finale, l'andamento di Astaldi, il capo della cordata sconfitta: le azioni della società hanno chiuso in ribasso dell'1,34% a 5,65 euro, dopo aver toccato anche un minimo di 5,44 euro.

Concesso uno sconto del 12,33% rispetto alla cifra indicata come prezzo base

IDENTIKIT DI IMPREGILO Chi incassa l'appalto più ricco

Quello dell'Impregilo - la società che si è aggiudicata l'appalto per la realizzazione del ponte sullo stretto - è un nome noto dell'imprenditoria italiana. Quotato in Borsa, un tempo non lontano fiore all'occhiello di Cesare Romiti e del gruppo Fiat, un fatturato consolidato 2004 di 2.999 milioni di euro, leader nel settore dell'ingegneria delle costruzioni, Impregilo esce da un difficile recente passato che ha visto di fatto l'uscita della famiglia Romiti dalla stanza dei bottoni. L'ex numero uno del Lingotto è tuttora il presidente, ma alla guida operativa c'è Alberto Lina, ex Finmeccanica, espressione degli azionisti che hanno salvato il gruppo dal rischio insolvenza. Una vicenda, questa, che ha portato la procura di Monza ad aprire un fascicolo per falso in bilancio a carico degli amministratori del gruppo. Oggi il primo azionista è Igli spa - società veicolo costituita ad hoc dal gruppo Gavio (con Argo Finanziaria), dal gruppo Techint (con Tesir), da Autostrade, ed Efibanca - che detiene il 16,89%. Gemina, alias famiglia Romiti, detiene una quota dell'11,829%. Seguono Banca Popolare di Milano (3,084%), le assicurazioni Generali (2,136%) e Lazard (2,015%), mentre il restante 64,046% del capitale è rappresentato da flottante. I nuovi vertici - è cosa delle ultime settimane - si sono trovati a dover «ripulire» i bilanci per circa 300 milioni di euro.

Attualmente Impregilo è coinvolta nella realizzazione delle linee dell'alta velocità ferroviaria, nell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nell'autostrada Monte Bianco-Aosta e nelle linee metropolitane di Genova e Napoli. All'estero, partecipa alla realizzazione del traforo ferroviario di base del San Gottardo, tra Biasca e Sedrun, in Svizzera, delle linee ferroviarie Caracas-Tuy Medio e Puerto Cabello-Encrujiada in Venezuela, della linea metropolitana di Atene, delle dighe di Karahnjukar in Islanda e di Mazar in Ecuador e del tunnel di Portland negli Stati Uniti d'America.



Piero Ciucci Foto di Tony Gentile/Reuters

Opera insostenibile per costi economici e danni ambientali

Id: non c'è alcuna ipoteca sulle future decisioni del governo

/ Milano

FRITTATA «Danni economici e non solo, ormai certi per la vittoria di Impregilo, una vittoria che era ampiamente annunciata». È grande la preoccupazione del

Wwf secondo il quale «la frittata è fatta ma i giochi non sono ancora chiusi: chiederemo al prossimo governo, chiunque esso sia, di ripensare alla scelta del Ponte sullo Stretto». L'associazione ambientalista chiede anche all'Unione Europea di esprimersi sulle procedure sin qui seguite. Il Wwf ritiene infatti che «anche a costo di pagare le ingenti penali che oggi, assegnata l'opera, scattano automaticamente a favore di Impregilo, la realizzazione del Ponte sullo Stretto va comunque fermata». Perché è «un investimento in perdita e, quindi, il pagamento di penali anche ingenti, sarebbe comunque "più conveniente" che non dover far fronte alle perdite che la gestione del ponte provocherà a danno di tutti i contribuenti».

«Siamo di fronte ad una decisione che non abbiamo condiviso, che non ci impegna politicamente e non pone alcuna ipoteca sulle future decisioni del governo - osserva Cesare De Piccoli, responsabile del Dipartimento imprese e infrastrutture della segreteria nazionale

Ds - le ragioni della nostra contrarietà si fondano sul merito di una scelta progettuale così rilevante, in quanto non sono state date risposte positive circa la fattibilità progettuale dell'opera, la fattibilità finanziaria ed il consenso della popolazione e delle comunità interessate». E Sergio Gentili, responsabile Ambiente dei Ds, aggiunge: «Sappiamo tutti che i soldi dei cittadini andrebbero investiti per le vere priorità del Mezzogiorno che sono la rete ferroviaria, stradale e autostradale, la portualità, l'aeroporto, le reti idriche ed acquedottistiche. Quest'opera è assolutamente insostenibile sotto il profilo dei costi economici e dei danni ambientali».

Pessimista anche Ermete Realacci, dell'esecutivo della margherita e presidente onorario di Legambiente: «Un'opera il cui fine risiede solo in se stessa, e negli affare che le gireranno intorno - dice - sarà un buco nero per i soldi pubblici. Una voragine che si approssima mentre sotto i nostri occhi prende corpo una finanziaria fatta solo di tagli, sacrifici, fondi che mancano, un'altra prova della schizofrenia del governo e della sua assoluta sordità ai reali bisogni del paese». E il Presidente dei Verdi, Alfonso Pecorella Scario aggiunge: «È stata un'utile corsa, l'Unione bloccherà questa colossale truffa ai danni degli italiani e dell'ambiente».

LA STORIA

Berlusconi resuscita la «Pi. Ru. Bi», l'autostrada della vergogna

di Maria Zegarelli

In principio fu la «Pi. Ru. Bi», acronimo dei democristiani che tanto la volevano (Piccoli, Rumor e Bisaglia). Poi, fu l'«autostrada della vergogna», 2000 miliardi delle vecchie lire che sarebbero stati bruciati inutilmente. Dopo l'intervento di Antonio Cederna, che la bollò come un'opera che avrebbe battuto «ogni record di inutilità», gli stessi promotori, nel 1973, la riposero nel cassetto dei sogni sfumati. Venticinque anni dopo, grazie alla Casa delle libertà, è tornata a nuova vita nel 2001. Potremmo definirla la «Be.Lu.Ca» acronimo di Berlusconi, Lunardi e Casarin (quest'ultimo presidente forzatamente della provincia di Padova). Pirubi o Beluca sarebbe comunque un disastro. Un nuovo tratto autostradale che proseguendo il primo (Vicenza-Piovene Rocchette aperto nel 1976) unirebbe Vicenza a Canda (Rovigo) attraversando uno dei territori più belli e più produttivi della campagna veneta, dove risiedono tra l'altro nove ville notificate dalla Soprintendenza, alcune delle quali progettate da Palladio. Da Villa Saraceno a Villa Emo. Passando per Villa Priuli-Fogazzaro-Maruffa di Baldassare Longhena.

Domani mattina il Consiglio di Stato deciderà definitivamente se l'opera si dovrà realizzare. È un'autostrada lunga 54 chilometri, vanta sei caselli e due barriere (non esiste una cosa così nel resto del mondo) e, soprattutto, una notevole rivalutazione dei terreni subito a ridosso degli svincoli i cui prezzi sono saliti alle stelle. Interessi economici e elettorali. Conflitti di interessi. Pareri negativi del Ministero per i Beni e le attività culturali e della commissione Via (Valutazione di impatto ambientale) e purata con l'avvento del «Berlusconi due». Cam-

bia la commissione e cambia il parere che diventa all'improvviso positivo. Anche se 10 membri su 33 si astengono. Nasce anche la querelle tra il Ministero dell'Ambiente e quello dei Beni culturali. È lì che interviene il premier: avoca al governo la decisione e con un decreto del 16 maggio 2003 risorge la Pirubi, anzi dà vita alla Beluca. La benedizione arriva con un altro decreto, questa volta del Ministero delle Infrastrutture e trasporti del 5 aprile 2004. Amen. È fatta. Se non fosse che si mettono di traverso gli ambientalisti, (Italostrada e Wwf) nonché il proprietario di una delle ville venete, il Landmark Trust. Presentano, insieme, un ricorso al Tar. Il quale riconosce che nelle procedure amministrative ci sono gravi irregolarità e violazioni di norme giuridiche. «Sicuramente fondato» definisce il tribunale amministrativo i motivi elencati nel ricorso. Decisione molto, ma molto sgradita a due amministratori locali che hanno raccolto le firme per una petizione contro la decisione dei giudici. Si tratta della presidente della provincia di Vicenza, Manuela Dal Lago, 59 anni, leghista di ferro, nonché consigliere componente del comitato direttivo della società che dovrebbe realizzare l'autostrada (nel 2004 ha percepito oltre 100mila euro per il suo incarico nella società), e Vittorio Casarin, suo collega alla provincia di Padova, iscritto nelle liste di Fi, nonché presidente vicario della spa Autostrade Brescia-Verona-Vicenza-Padova, che nel giugno 2003 ha acquisito dall'Anas, senza gara europea, la concessione dell'autostrada A31 Valdastico. I due presidenti avevano annunciato la raccolta di 100mila firme a sostegno dell'autostrada. Sembra che siano riusciti, dopo una campagna pro-firma con auto e personale della provincia impegnati al riguardo, a recuperarne 3.300.

Oris WilliamsF1 Team Chronograph: Cacciatore di Record.

Indossalo e sei pronto al via: l'Oris WilliamsF1 Team Chronograph veste perfettamente il polso. Cassa dal design innovativo in due parti di acciaio inossidabile, anse snodabili, cinturino scoltino come le gomme utilizzate in F1. Stop - prendi un secondo per ammirare il quadrante race style: tachimetro addizionale per misurare la velocità. And go - con Oris High-Mech, sponsor ufficiale del BMW WilliamsF1 Team.

Indossalo e sei pronto al via: l'Oris WilliamsF1 Team Chronograph veste perfettamente il polso. Cassa dal design innovativo in due parti di acciaio inossidabile, anse snodabili, cinturino scoltino come le gomme utilizzate in F1. Stop - prendi un secondo per ammirare il quadrante race style: tachimetro addizionale per misurare la velocità. And go - con Oris High-Mech, sponsor ufficiale del BMW WilliamsF1 Team.

Mark Webber, australiano, è il nuovo pilota del BMW WilliamsF1 Team.

ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904

Tokyo, New York, Hong Kong, Londra, Parigi, Milano, Sydney, Berlino, Ginevra, Bangkok, San Francisco, Taipei, Shanghai, Mosca.

www.oris.ch

Distribuito da: TIME TODAY S.r.l. - Genova - Tel. 010502497 - Fax 010355681 - timetoday@virgilio.it