



Osservatorio Fililea Grandi Imprese e Lavoro Grandi Imprese Edilizia e Materiali News

25 settembre /8 ottobre 2010

A cura di Alessandra Graziani

Sommario:

Cossi:	giornata "porte aperte" al cantiere di Monte Ceneri, ma in settembre è morto un operaio, delegato Fililea (Centro Valle e Fililea, 25.9.10)
Pizzarotti:	una storia lunga 100 anni (Gazzetta di Parma, 26.9.10)
Astaldi:	si aggiudica l'autostrada in Turchia (Finanza mercati, 28.9.10)
Natuzzi:	aumento delle vendite (Finanza mercati, 28.9.10)
Fincantieri:	per ora niente tagli all'orizzonte (La Nazione, 28.9.10)
Ance-Buzzetti:	a rischio tutte le imprese edili (Ansa, 28.9.10)
crisi:	arriva l'onda lunga per il settore delle costruzioni (Italia Oggi, 29.9.10)
Fincantieri:	utile di 3 milioni, ma la situazione resta critica (Corriere Mercantile, 30.9.10)
Azimut:	abbandona Arbatax e punta sul Brasile (La nuova Sardegna, 30.9.10)
Natuzzi:	alt ai fuorilegge del salotto (La Gazzetta del Mezzogiorno, 01.10.10)
Poltrona Frau:	inaugurato uno shop a Mumbai (Il Mondo, 01.10.10)
Impresarosso:	intesa con le banche (Il Mondo, 01.10.10)
Cmr:	verso il concordato (La nuova Ferrara, 01.10.10)
Ance-Buzzetti:	basta promesse, inizia la mobilitazione (Affari & Finanza, 4.10.10)
Imprese all'estero:	grande fuga dall'Italia (Affari & Finanza, 4.10.10)
Fincantieri:	dal 1 novembre cassa integrazione per 220 operai (Corriere Mercantile, 5.10.10)
Hochtief:	punta i piedi contro l'offerta di Acs (Il Sole 24 Ore, 5.10.10)
Cmr:	accordo sull'occupazione (La Nuova Ferrara, 6.10.10)
Trevi:	priorità alle piccole opere (Il Sole 24 Ore, 6.10.10)
Rizzani-Maltauro:	riqualificazione del vecchio porto di Trieste da 800 milioni (Edilizia e Territorio, 4-9.10.10)
cemento:	arriva il low cost dalla Francia (Italia Oggi, 7.10.10)
Impregilo:	collaborazione in Cina per la dissalazione (Comunicato Impregilo, 7.10.10)
Bouygues:	istituita la cattedra universitaria "costruire sostenibile e innovare" (Le Moniteur, 7.10.10)
Impregilo:	mai a patti con mafia (La Stampa, 8.10.10)
Fincantieri:	anche i sindacati a Roma al ministero (Il Secolo XIX, 8.10.10)
Azimut:	segue la rotta verde (Milano Finanza, 8.10.10)
Rapporti e studi:	Istat, <i>Occupati e disoccupato. Agosto 2010</i> , 4 ottobre 2010 Istat, <i>Lavoro e retribuzioni nelle grandi imprese. Luglio 2010</i> , 29 settembre 2010 Istat, <i>Retribuzioni contrattuali. Agosto 2010</i> , 28 settembre 2010
Eventi:	Rimini Fiera, <i>Tecnargilla</i> , 27-1 ottobre 2010 Verona Fiere, <i>Marmomacc</i> , 27-2 ottobre 2010 Formedil, <i>La chiave di volta. La formazione in edilizia per la qualità del costruire e lo sviluppo del Paese</i> , Roma 28 settembre 2010 Bastia umbra, <i>Klimahouus Umbria</i> , 8-10 ottobre 2010

Cossi (25.9.10): È un'opera strategica per i collegamenti del Canton Ticino oltre che tra il centro e il sud dell'Europa. Ed è un'opera che ha un cuore tutto valtellinese, visto che proprio un'impresa sondriese è impegnata nella costruzione del tunnel. Si tratta della galleria ferroviaria del Monte Ceneri, a Sigirino (Lugano), che è in fase di realizzazione appunto da parte del Consorzio Condotte Cossi. E che, nei giorni scorsi, ha vissuto uno dei momenti più importanti. Si è infatti svolta lo scorso 11 settembre la giornata denominata «Porte aperte» che ha consentito a migliaia di persone di toccare con mano i lavori in fase di esecuzione. Una giornata che ha visto prendere parte all'iniziativa oltre 7mila persone, interessate a visitare il cantiere e vedere a tutte le caverne operative: i mezzi e i macchinari schierati e l'intero personale impiegato a disposizione della curiosità e delle domande di ciascuno. Un vero e proprio bagno di folla per un cantiere che, del resto, è straordinario. Tanto che per visitarlo sono giunte in Ticino migliaia di persone un po' da tutta la Svizzera, ma anche da numerose località italiane. Per l'intera giornata, seguita in diretta dalle telecamere della rete nazionale svizzera, i visitatori sono stati accompagnati lungo un percorso guidati dai responsabili di AlpTransit e delle imprese impegnate nella realizzazione dell'opera. Un tunnel che con i suoi 15 chilometri di lunghezza rappresenta la terza galleria dimensionalmente più rilevante dell'intera Confederazione Elvetica. E che sarà ultimato entro il 2019, permettendo così un collegamento più rapido tra il centro Europa, il Ticino e la Lombardia. Non dimentichiamo, però, che lo scorso 21 settembre nella galleria è morto Pietro Mirabelli, storico delegato Fililea dei cantieri per l'Alta Velocità Firenze - Bologna, Presidente dell'Associazione Minatori di Pagliarelle, Rls, membro del Direttivo Fililea di Firenze.

Pizzarotti (26.9.10): Dalla chiesetta della Cisa Alta Velocità Milano-Bologna; nel mezzo quattro generazioni di costruttori. Cento anni (dal 1910 al 2010) di lavoro, di persone; 100 anni di una società, la Pizzarotti, che venerdì sera a Ozzano Tarò, nell'azienda agricola di famiglia, Monte delle Vigne, ha voluto festeggiare questo importante traguardo insieme ai suoi dipendenti. Niente celebrazioni ufficiali né autorità: solo le voci, i ricordi, i racconti di chi ha fatto la storia e il successo di un'impresa parmigiana che senza rinunciare al legame con il territorio - la famiglia Pizzarotti

abita a Parma da sempre e a Parma ha la sede nevralgica dell'azienda - ha saputo aprirsi alla dimensione internazionale. Venerdì sera erano in più di 400: uomini e donne, dirigenti, ex dirigenti, progettisti, impiegati, ma anche le maestranze, che per una sera hanno lasciato i loro cantieri per poter essere presenti. Poi, naturalmente, la dirigenza: il presidente, Paolo Pizzarotti e i figli Michele, Pietro ed Enrica, a cui i dipendenti hanno donato alcune targhe di riconoscimento. E a «tutti i collaboratori di ieri e di oggi, dai dirigenti alle maestranze, che hanno reso possibile il raggiungimento di questo traguardo», Paolo Pizzarotti ha voluto dedicare il volume, realizzato appositamente per il centenario, che racconta la storia dell'azienda: dalle origini, nel 1910, con Gino Pizzarotti, fino ai giorni nostri. Un libro che raccoglie foto, aneddoti, storie (che in parte vengono dal racconto di Enrico Pizzarotti, figlio di Gino e fratello di Pietro, padre di Paolo, attuale presidente) della «famiglia Pizzarotti», quella allargata, aziendale, a cui appartengono oggi 2.500 dipendenti. (...) «Dedizione, attaccamento e fedeltà sono il collante che ha tenuto unita l'azienda in questi anni - ha commentato il consigliere d'amministrazione Sergio Bandieri -. Noi abbiamo raccolto il testimone di chi ci ha preceduto e abbiamo il compito di restituirlo ancora migliore a chi verrà dopo, per i prossimi 100 anni». «I successi - ha aggiunto Corrado Bianchi, anche lui consigliere d'amministrazione - si ottengono lavorando sodo. Per questo la Pizzarotti è stata premiata: per l'impegno che ha sempre messo in ogni progetto». «Li ricordo tutti i dirigenti, i progettisti che si sono alternati in quasi 40 anni in cui ho lavorato per l'azienda- ha raccontato l'amministratore delegato Aldo Buttini-. L'entusiasmo che sono sempre riusciti a trasmettere, dai primi anni quando gli uffici erano in borgo Pelino fino ad oggi, è ciò che ha fatto la differenza». (Laura Ugonotti)

Astaldi (28.9.10): Astaldi sorprende il mercato anticipando la chiusura di una maxi commessa in Turchia. Giocando d'anticipo, rispetto al timing di fine anno inizialmente indicato, il generai contractor ha firmato ad Ankara il contratto per la concessione, realizzazione e successiva gestione dell'autostrada di 421 chilometri che collegherà Gebze (circa 60 km da Istanbul) a Izmir (Smirne), sulla costa egea del Paese. Si tratta di uno dei più importanti progetti del settore mai posto in essere in Turchia. E prevede un investimento di 6,5 miliardi di dollari, con 23 miliardi di dollari di ricavi da gestione e una durata della concessione di 22 anni e quattro mesi. L'avvio dei lavori - durata prevista circa sette anni - avverrà nel 2011. La firma del contratto si è tenuta alla presenza del ministro dei Trasporti turco Binali Yildirim, dell'ambasciatore d'Italia in Turchia Gianpaolo Scarante e dei rappresentanti dei cinque giganti turchi del settore (Nuroi, Ozaltin, Makyol, Yuksel e Gocay) con cui Astaldi realizzerà il progetto. «E' una importante operazione per il nostro gruppo - ha commentato il presidente Paolo Astaldi - che qualifica una volta di più la capacità delle imprese italiane di esportare all'estero un modello produttivo di successo». La firma ha seguito l'aggiudicazione provvisoria di luglio 2009, determinando le condizioni per la strutturazione del project finance a valle del quale il contratto verrà inserito nel portafoglio ordini di Astaldi per un importo pari al 15,75% per la quota costruzione e per quella di concessione. L'iniziativa è la prima per importanza mai realizzata in concessione in Turchia, e prevede inoltre la realizzazione di un ponte sulla Baia di Izmit, uno dei più lunghi al mondo. L'avvio delle opere è previsto nel corso del 2011, a valle della progettazione, già oggi in fase avanzata. Ieri in Piazza Affari Astaldi ha chiuso la seduta in rialzo guadagnando l'1,84% a 5,25 euro. L'intonazione positiva del titolo prosegue dalla presentazione del piano industriale al 2015 quando il gruppo ha indicato ricavi in aumento del 10% annuo fino a superare i 3 miliardi di euro, un utile netto in crescita del 17% annuo a 135 milioni e un portafoglio ordini a oltre 15 miliardi. L'ebit è atteso a 300 milioni, l'indebitamento finanziario sotto i 600 milioni. (Sofia Fraschin)

Natuzzi (28.9.10): Nel primo semestre del 2010 il gruppo Natuzzi ha registrato vendite totali nette pari a 271,7 milioni, in aumento del 10,9° rispetto allo stesso periodo del 2009. L'ebitda è passata da una perdita di 1,5 milioni nel primo semestre 2009 a un utile di 15 milioni nel primo semestre 2010. Il risultato netto di gruppo, infine, ha evidenziato una perdita di 4,1 milioni, in miglioramento rispetto ai 14,2 milioni di rosso registrato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Fincantieri (28.9.10): E' il punto di non ritorno per lo stabilimento Fincantieri del Muggiano. Il periodo entro il quale è prevista l'ultimazione dei lavori delle commesse in corso, uno yacht di lusso e un pattugliatore militare. Prospettive? Nessuna. Il campanello di allarme per lo storico cantiere navale è suonato ieri a Roma a conclusione di un vertice tra l'azienda e i sindacati innescato dalla fuga di notizie su un presunto piano di ristrutturazione che avrebbe previsto esuberi di personale per 2.500 unità nei vari siti produttivi fra cui quello di viale San Bartolomeo. Anche se la situazione del mercato della cantieristica è pesante, Fincantieri ha sottolineato che intende mantenere gli attuali siti produttivi e i livelli occupazionali. Ma ora Governo ed enti locali non possono più stare alla finestra. Il comparto ha bisogno di sostegno. Sostegno che per il Muggiano si chiama Fremm, le quattro le fregate multiruolo per le quali si attendono dalla Difesa notizie circa il finanziamento. Il Muggiano, intanto, è alla vigilia di una seconda tranche di cassa integrazione ordinaria, dopo quella scattata all'inizio di luglio a rotazione per 178 dei 741 lavoratori. Per adesso, il lavoro c'è ma non per tutti. Azienda e sindacati stanno tentando di scongiurare che la crisi sfoci nella cassa integrazione straordinaria, cioè lo spettro di eventuali mobilità, in caso di mancanza di nuove commesse di lavoro.

Ance Buzzetti (28.9.10): Molte, moltissime imprese edili sono a rischio, potenzialmente tutte. Perché se le leve finanziarie si allungano, i lavori non ci sono e si ferma tutto il paese, e' chiaro che dal punto di vista dell'edilizia rischiano tutte". A lanciare l'allarme e' il presidente dell'Ance, Paolo Buzzetti, annunciando che a breve saranno convocati gli Stati generali perchè "la sopravvivenza delle imprese e' legata a un breve periodo e non si puo' ragionare su anni. Non possiamo piu' aspettare". "Abbiamo perso 200-250 mila posti di lavoro dall'inizio della crisi", ricorda il numero uno dei costruttori osservando che "comincia a perdere lavoro anche il personale di uffici e imprese". Intervenire sui ritardi dei pagamenti nei lavori pubblici, semplificare e investire, "spendendo tutti i soldi a disposizione", e' quanto auspica Buzzetti, che fa notare come "da un anno non succeda nulla". "Siamo rimasti fermi al tavolo convocato a Palazzo Chigi a luglio 2009 in risposta agli Stati generali", denunciano i sindacati di categoria, Fillea Cgil, Filca Cisl e Feneal Uil, che chiedono di essere riconvocati dal governo. "Non vediamo all'orizzonte nessun intervento nella direzione che servirebbe", dice il segretario generale Fillea Cgil, Walter Schiavella, sottolineando che "non ci sono stati investimenti: le delibere Cipe non hanno prodotto nessun cantierizzato, la legge obiettivo e' un sostanziale fallimento e non c'e' un mercato dell'abitare pubblico". "Ad oggi non abbiamo visto interventi concreti che

potessero dare una svolta al settore», aggiunge il segretario Filca Cisl, Domenico Pesenti, chiedendo al governo «di dare risposte agli impegni presi agli Stati generali». «Se non vengono impiegate le risorse, o addirittura vengono sottratte - incalza il segretario generale Feneal Uil Antonio Correale - si rischia di rimanere al palo, quindi rimane al palo l'intera economia».

crisi (29.9.10): Arriva l'onda lunga della crisi nel settore delle costruzioni e la congiuntura negativa passa dalla domanda all'offerta. Lo attesta l'attività di studio del Cresme, che sta per presentare i dati che analizzano i bilanci di duecento imprese di distributori di materiali edili, parte di uno studio più ampio che analizza l'attività di 1.200 aziende della filiera. «La crisi della domanda si sta assestando», ha affermato Lorenzo Bellicini, direttore del centro studi, a margine del convegno di presentazione del Rapporto Formedil 2010 che si è tenuto ieri a Roma. «Nei prossimi 2 anni assisteremo a una crisi dell'offerta di tutte le aziende del comparto. Di queste, il 15% faranno fatica a tenere nel prossimo biennio». Bellicini snocciola i numeri dei distributori, che costituiscono un segmento del settore molto indicativo, e dipinge un quadro preoccupante che nel complesso registra un calo del fatturato pari al 15%: «Dei duecento bilanci che abbiamo analizzato, l'85% ha perso fatturato nel corso del 2009; il 31% ha bilanci in perdita; il 18%, oltre ad avere un bilancio in perdita, ha un margine operativo lordo negativo. Unico settore che sembra tenere è quello del recupero e della riqualificazione». Ha confermato la gravità dello stato di crisi dell'edilizia, tra gli altri, Paolo Buzzetti, presidente dell'Ance e di Federcostruzioni. «La misura è colma», ha detto in chiusura della presentazione del Rapporto Formedil, «Siamo un Paese fermo, i finanziamenti, come ad esempio quelli per l'edilizia scolastica, sono bloccati, così come è bloccata l'azione del Governo per quanto riguarda la valorizzazione della formazione. Il Piano Casa è fallito, i cittadini non ne sanno nulla, i previsti interventi di demolizione-ricostruzione non si sono visti». Buzzetti ha però invitato le imprese a farsi carico delle proprie responsabilità affinché possano contribuire al rilancio del comparto. «Bisogna che l'impresa torni in cantiere. L'esagerato ricorso ai subappalti ha allontanato le aziende di costruzione dai cantieri. Estremizzando, ci vorrebbe l'eliminazione del subappalto ma per dare una svolta occorrerebbe almeno che l'impresa sia responsabile in toto: l'operaio del subappalto dovrebbe essere trattato come un operaio dell'impresa di costruzione. Gli imprenditori edili devono assumersi la responsabilità dei lavori senza delegare». Il presidente del Formedil, Massimo Calzoni, notando come «chi rispetta le regole della formazione spesso resti fuori mercato, al contrario di chi non le rispetta», ha lanciato un appello alle istituzioni: «Chiediamo d'investire sui controlli, di sostenere il sistema regolare delle imprese. Chiediamo che se si condivide l'opinione che la qualità professionale e delle persone debba costituire un fattore strategico del nostro modello di sviluppo e delle nostre strategie di competitività internazionale, allora si devono creare le condizioni per la sua concreta realizzazione. Solo in questo modo il sistema bilaterale delle costruzioni potrà avere un senso, svolgere un ruolo utile». Intanto, è stato presentato ieri a Roma dal Formedil il Rapporto 2010 sulla formazione del sistema bilaterale delle costruzioni, che analizza l'attività del 2009 e l'evoluzione dal 2001 ad oggi. Secondo lo studio, gli ultimi anni hanno registrato una crescita del numero dei corsi e degli allievi formati e, in particolare, un'evoluzione delle modalità di svolgimento della formazione e quindi della durata e della struttura stessa dei corsi. Nel 2009 il sistema delle 97 scuole edili ha gestito 10.633 corsi contro i 6.546 del 2008 con una crescita produttiva del 62,4%. (Loredana Diglio)

Fincantieri (30.9.10): Risultato positivo per tre milioni di euro nel primo semestre 2010 per Fincantieri, nonostante una situazione «fortemente critica» del settore. Il dato emerge dalla relazione semestrale, esaminata ieri a Trieste dal Consiglio di Amministrazione del gruppo cantieristico nazionale. Nel semestre sono stati acquisiti ordini per 1.492 milioni di euro, in aumento rispetto ai 398 milioni del primo semestre 2009. Lieve ripresa del mercato, quindi, dopo la crisi nella domanda di nuove costruzioni, anche se si è ancora lontani dai valori record dei precedenti esercizi. Resta negativa la situazione del mercato dei traghetti. In particolare, i ricavi sono in calo del 10,7%, pari a 1.408 milioni di euro. E ridotta l'incidenza dei costi per acquisti, prestazioni di servizi e costi diversi (da 78,6% nel primo semestre 2009 al 76,1% del corrente periodo grazie a più incisive politiche di contenimento dei costi). La posizione finanziaria netta è positiva per 211 milioni (al 31 dicembre 2009 era negativa per 151 milioni) per una significativa riduzione del capitale d'esercizio, dovuto sostanzialmente alla contrazione dei lavori. In sede di Bilancio sarà però destinata a ridursi.

Azimut (30.9.10): Il segretario provinciale Cgil Ogliastra, Luigi Vacca, commenta in questo modo quanto avvenuto «sperando che il Polo della nautica possa prendere realmente corpo e che nell'area industriale (compreso il rilancio della cartiera per produrre cartoncino) fioriscano anche attività di altri comparti». E chiede che l'esecutivo isolano Cappellacci prenda finalmente in seria considerazione le richieste di interventi che giungono dall'area provinciale ogliastrina. Vacca rammenta che lo scorso 27 agosto si ebbe notizia che il Gruppo Azimut-Benetti di cui Azimut Yachts è uno dei tre brand, insieme ad Atlantis e Benetti ha inaugurato una fabbrica in Brasile dove costruirà i modelli 43 e 58 della linea Flybridge. Per il sindacalista, il rammarico è ancora più grande, se si pensa che Azimut Yachts aveva già firmato l'atto (giunta Soru) per l'acquisto dei terreni necessari, 10 ettari, nell'area ex cartiera per realizzarvi uno stabilimento. Il nuovo sito carioca sorge nel terminal portuale di Itajai, nello stato di Santa Catarina, a sud di San Paolo. I primi esemplari della Azimut «made in Brazil», venne precisato, sono attesi sul mercato nel primo semestre del 2011 e verranno presentati al Rio Boat Show, la più grande mostra di natanti dell'America Latina, a Rio de Janeiro. La Azimut, che è arrivata in Brasile alla fine del 2009, ha già ricevuto 50 ordini di yacht importati: una anche della sua ammiraglia, il modello 103 valutato, sui 12 milioni di dollari sul mercato brasiliano. «La produzione prevista per la fabbrica di Itajai sarà di 100 yacht all'anno», aveva spiegato il presidente della Azimut Brasil, Luca Morando. Per poi proseguire: «Obiettivo dell'installazione dello stabilimento è anche offrire un'assistenza post-vendita al compratore brasiliano, pure se sceglie un modello costruito solo in Italia». Il costo dell'operazione per i prossimi cinque anni è all'incirca di 80 milioni di euro. La Azimut-Benetti, oltre alla fabbrica brasiliana, possiede all'estero un Polo nautico nella Turchia.

Natuzzi (01.10.10): Dieci anni fa volevano assegnargli l'Oscar del pessimismo. Fu quando Pasquale Natuzzi, il re planetario dei divani, lanciò un inatteso grido d'allarme sul distretto mugugno dei salotti. Nessuno voleva credergli perché il distretto pareva più sano di un pesce e più veloce di una Ferrari. Ma Natuzzi non era un professionista del

catastrofismo. Anzi Era solo un realista ben informato. E cosa gli suggeriva la conoscenza del territorio? Ecco: se il Distretto non avesse fatto squadra, se non avesse avviato una politica di valorizzazione dei brand, se non avesse puntato su promozione e qualità, se non avesse fatto massa presso il potere politico per chiedere sgravi su del costo del lavoro e oneri sociali, se non avesse alzato la voce per chiedere strade e infrastrutture decenti, se non avesse invocato più attenzione alla legalità, insomma se non si fosse deciso a muoversi su questi fronti, nel giro di dieci anni il miracolo del manifatturiero più ammirata d'Italia avrebbe prodotto un contro-miracolo da incubo: un vasto cimitero di aziende industriali e artigianali. La verità è che la profezia di Natuzzi ha cominciato ad avverarsi assai prima del decennio fatidico, a conferma che l'imprenditore stilista di Santeramo parlava su dati di fatto, e non per sensazioni di pelle. Solo un fenomeno, forse, Natuzzi non aveva preventivato: la concorrenza clandestina e sleale dei cinesi terzisti di casa nostra. «Oggi - spiega il numero uno della Natuzzi - il distretto murgiano è un festival di lavoro nero e illegalità. Non si contano le pratiche illegali che violano le norme a tutela dei lavoratori. Le aziende committenti usufruiscono indirettamente di tali pratiche illegali riuscendo così ad essere più competitive delle aziende concorrenti che rispettano i valori etici». Basta col Far-West. Natuzzi è un fiume in piena. «Bisogna intervenire subito - ripete - per non darla vinta a delinquenti, furbi e speculatori. Altro che imprenditori. Chi ricorre a questi sistemi, chi se ne giova per fare profitti è letteralmente un fuorilegge». Finora tutte le operazioni ispettive non hanno generato grandi risultati. Le aziende cinesi sono più sfuggenti di un'anguilla, cambiano ragione sociale e amministratori mediamente ogni anno, i loro lavoratori sono tutti assunti con contratti a tempo determinato e spesso a part-time (in realtà lavorano anche 18 ore al giorno). Gli stipendi vengono inviati in Cina tramite bonifici bancari. E poi ci sono casi di lavoratori cassintegrati che lavorano in nero in altre aziende. (...) *(Giuseppe de Tomaso)*

Poltrona Frau (01.10.10): Poltrona Frau guarda all'India e ai mercati australiano e sudamericano. La nuova geopolitica del lusso globale passa anche per le celebri sedute in pelle del marchio simbolo del made in Italy. Così è stato appena inaugurato con il partner Ratan Tata uno shop a Mumbai, India, ma anche al Cairo e a Sydney. In Australia, tempo qualche mese e il famoso divano Chester, marchio di fabbrica assieme alla poltrona Vanity fair dell'artigianalità del brand, si potrà acquistare anche a Melbourne.

Impresarosso (01.10.10): Il restyling su fonti di finanziamento, linee bancarie e scadenze di rimborso è stato appena perfezionato con la capofila del pool Unicredit (un terzo dell'esposizione) e altri istituti tra cui Intesa Sanpaolo, Mps, Carige e le popolari di Novara, Milano, Vicenza. Giampaolo e Domenico Rosso, 70 e 66 anni, rispettivamente presidente e ad della torinese impresa Rosso hanno così rinegoziato in bonis le finanze del gruppo di costruzioni conosciuto tra l'altro per aver edificato il Palavela di Torino, per la gestione dei cantieri che realizzeranno il nuovo stadio della Juventus e per gli interventi sul sito Pirelli di Settimo Torinese. Sul totale di 130 milioni di debiti ne sono stati riquilibrati 60 con scadenza sei anni. Il nuovo contratto prevede due anni di preammortamento, tre anni di rimborso rareale e un bullet finale nel 2016. Gli interventi includono l'erogazione di 15 milioni di nuova finanza per consentire lo sviluppo dell'attività e favorire l'acquisizione di nuovi appalti. Il confronto con Unicredit e le altre banche, che ha visto al lavoro l'advisor Bain & co, era partito a inizio anno per prevenire le difficoltà a cui il settore delle costruzioni andava incontro. L'impresa Rosso ha sofferto, come tutto il comparto, di un calo di attività e appalti. Oggi il portafoglio lavori è comunque soddisfacente e con 450 milioni garantisce due anni di lavoro tra appalti conto terzi e sviluppo immobiliare sia in proprio sia in joint venture. Un esempio? I fratelli Rosso sono associati ad Aedes nel progetto di sviluppo immobiliare di via Rubattino a Milano (lotto Ovest per 400 alloggi). Le previsioni per l'anno segnano una tenuta del fatturato ai livelli 2009, pari a 170 milioni, e le prospettive immediate sono di crescita visto che nel prossimo esercizio verranno a Compimento i lavori per Juventus e Pirelli. Anche l'acquisizione di nuovi lavori ha superato le stime fatte a gennaio (50 milioni già in casa prima dell'estate). Tra i nuovi fronti c'è infine il business dell'housing sociale a fianco di fondazioni bancarie e Cdp. Il piano strategico predisposto a inizio anno prevedeva un ulteriore passaggio chiave andato a buon fine. E cioè la vendita, seguita sempre dall'advisor Bain & co, del polo di cliniche per anziani (quattro tra Piemonte, Toscana e Lazio) che Impresa Rosso aveva sviluppato negli anni. A comprare è stata la società La Villa di Firenze, braccio per l'insediamento in Italia del gruppo francese Maisons de famille, che fa capo ai Mulliez. Ossia la dinastia guidata da Gérard Mulliez proprietaria degli ipermercati Auchan. La compravendita è avvenuta con un beneficio finanziario di 50 milioni. *(Daniela Polizzi e Carlo Turchetti)*

Cmr (01.10.10): Anche la soluzione del concordato preventivo necessita dell'accordo con le banche (150 milioni il monte crediti) e con i fornitori, che dovranno accettare l'offerta di un recupero parziale del credito. In questi giorni, in queste ore l'azione del gruppo dirigente della Cmr sarebbe orientata a sondare i creditori proprio in tale direzione. L'aspetto, per certi versi paradossale, è che le banche non hanno detto un no pregiudiziale al salvataggio, ovviamente il sì è condizionato al fatto che Cmr si renda effettivamente più liquida piazzando alcuni dei propri asset ad altre aziende. Il rischio insito in un'operazione salvataggio sta nell'atteggiamento dei fornitori, che dovrebbero continuare a erogare servizi, prestazioni, materiali pur essendo a loro volta creditori. Se non accadesse, ciò equivarrebbe al blocco dei cantieri e alla fine di ogni prospettiva. Con il concordato i fornitori, al pari delle banche, incasserebbero solo una percentuale del credito ma avrebbero più garanzie sulla continuità dei cantieri, sia su quelli che passerebbero di mano che su quelli che Cmr continuerebbe a gestire durante la procedura. La fase è più delicata che mai poiché s'intersecano differenti interessi e diverse sensibilità dei creditori. La Cassa di Risparmio di Ferrara non più tardi di una settimana ha dichiarato anche pubblicamente la disponibilità a concorrere «al tentativo di salvaguardare un'azienda importante del nostro territorio». A queste parole del presidente Sergio Lenzi, però, non è seguito alcun riscontro da parte di Cmr. Lenzi non nasconde il disappunto (un eufemismo) per il fatto che Carife non sia stata più interpellata né messa al corrente del rapido evolversi della situazione: «Non abbiamo saputo più niente» afferma il presidente. Carife non è la banca più esposta nei confronti di Cmr, ma è la banca del territorio e anche per questo la sua voce ha un peso anche fuori dai confini provinciali. Tra i creditori vi sono anche i lavoratori soci della cooperativa. Anche per loro la soluzione del concordato preventivo comprometterebbe una bella fetta del prestito sociale, che ammonta a 2,6 milioni; il movimento cooperativo è sollecitato anche su questo fronte per dare risposte e rassicurazioni. Oltretutto, se si andrà verso il concordato preventivo, serve il consenso dell'assemblea dei soci che si riunirà fra 10 giorni. Intanto ha ottenuto risposta la richiesta di incontro avanzata alla Cmr dalla presidente della Provincia Marcella Zappaterra. L'appuntamento è stato fissato per oggi pomeriggio: attorno al tavolo istituzionale oltre alla Zappaterra e

al presidente della Cmr Giorgio Camilletti dovrebbero sedere Mirco Dondi, presidente di Legacoop Ferrara, e il sindaco di Argenta Antonio Fiorentini. *(Marcello Pradarelli)*

Ance Buzzetti (4.10.10): Costruttori contro la politica. Stiamo andando verso una forma eclatante di protesta. E partito un vero e proprio conto a orologeria, mancano soltanto alcuni passaggi formali. Comunque non sarà una decisione dell'Associazione ma una richiesta che proviene dalla base. Stiamo preparando una manifestazione pubblica a cui inviteremo anche i sindacati e tutte le sigle del settore e dell'intera filiera, come per gli Stati Generali che furono proclamati la primavera scorsa. Il punto è che non si può più andare avanti così, gli imprenditori sono esasperati». Paolo Buzzetti, presidente dell'Ance, la potente lobby dei costruttori italiani, dosa con calma le sue parole dal suo ufficio di Via Guattani a Roma. Ma la protesta che annuncia è qualcosa di assolutamente nuovo per una forza che si è sempre caratterizzata per essere istituzionalmente filogovernativa, a prescindere da chi governa. Ma nella posizione dell'Ance c'è l'eco della nuova linea del presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia: niente sconti al governo, è ora di passare dalle parole ai fatti.

Imprese all'estero (4.10.10): Addio, Italia crudele. A fare fagotto e ad assumere le vesti degli emigranti con la valigia di cartone questa volta non sono dei semplici operai camerieri ma imprese di costruzione, a cominciare proprio dalle più grandi. Impregilo, la prima società in assoluto con 2,7 miliardi di fatturato, nel 2010 ha prodotto il 75 per cento del proprio giro d'affari fuori dai confini nazionali. Un record maturato a poco a poco negli ultimi anni. Il ridimensionamento della quota italiana è evidente anche per la seconda società di costruzioni, Astaldi, passata dal 48 per cento in Italia del 2008 al 43 nel 2009, con una perdita secca di 5 punti percentuali in un solo anno. E la proiezione a cinque anni del piano industriale indica il 40 per cento nel 2015, una soglia che il gruppo che fa capo a Paolo Astaldi giudica ottimale. Ma ci sono anche imprese italiane ormai più conosciute all'estero che nel nostro paese. Così ad esempio Ghella, una delle principali società italiane con 5-600 milioni di fatturato, e con una quota estera dell'85-90 per cento. La grande fuga all'estero delle imprese di costruzione italiana è fotografata anche da dati più generali e oggettivi. Dopodomani 6 ottobre l'Ance, l'associazione dei costruttori, presenterà, davanti al ministro degli Esteri, Frattini, l'ultimo rapporto sui lavori all'estero. Per Frattini, che secondo il presidente dell'Ance, Paolo Buzzetti, si è impegnato molto su questo fronte, si tratta di un successo. Lo stesso, però non si può dire per il sistema-paese: perché i dati diranno che fra il 2004 e il 2009, il fatturato italiano di tutte le imprese di costruzione non soltanto non è cresciuto ma è persino diminuito di qualche punto percentuale. Al contrario, quello estero è schizzato e ha abbondantemente superato il 100 per cento di incremento in cinque anni. E i dati dell'ultimo anno, cioè il 2009, mostreranno ancora un trend divergente fra le due grandezze: il fatturato estero continua a crescere, quello italiano, che era rimasto statico fino all'anno scorso, continua a scendere. Al momento, il fatturato estero ha raggiunto grosso modo la metà del totale: e dire che era al 31,8 per cento soltanto cinque anni fa. In Italia, dunque, le nostre imprese di costruzione incontrano così tante difficoltà che cercano una via di fuga all'estero. «Dal punto di vista delle infrastrutture - dice Giandomenico Ghella, presidente dell'omonima società - il paese è andato indietro invece che avanti. Così il settore recupera all'estero quel che sta perdendo qui. A volte si sente dire che bisogna mettere in cantiere i lavori perché i costruttori sono in crisi. Ma la verità è che bisognerebbe aprire i cantieri perché il paese ne ha bisogno». Ma dove sono finite le grandi promesse del governo Berlusconi? Prima il famoso «contratto con gli italiani», nel 2001, parlava di apertura di almeno la metà dei cantieri delle opere individuate. Poi la Legge Obiettivo. Infine il Piano Casa. Niente, o poco, di tutto questo si è concretato se nel 2009 il fatturato italiano delle imprese è addirittura sceso, seppur di poco, rispetto a cinque anni prima. Parole, parole, parole, verrebbe di dire. (...) Dunque le imprese, che devono chiudere i bilanci con soldi veri e non con sogni o promesse, sono di fatto costrette a proseguire la loro strada verso l'internazionalizzare. Che sarebbe anche un bene, ma - come ripetono i costruttori - diventa un male se si perde il contatto con il proprio territorio: i grandi gruppi stranieri basano prima di tutto la propria forza nel proprio paese, e poi vanno alla conquista del mondo. Le nostre imprese stanno invece diventando delle girovaghe senza fissa dimora. Ormai il trend è così chiaro che anche quelli che sono stati finora più riottosi a lasciare l'Italia stanno cercando nuovi sbocchi. «Ci stiamo drammaticamente spostando sull'estero — dice Duccio Astaldi, presidente di Condotte, che ancora oggi, con un fatturato di 740 miliardi all'80 per cento concentrato in Italia—. E non lo stiamo facendo per piacere ma per necessità. Ci sono pochi fondi per le opere pubbliche, e quando c'è poco lavoro si scatena una guerra al ribasso sui prezzi che rende impossibile, alle imprese sane come la nostra, partecipare. Il nostro obiettivo è portare il fatturato a 50 per cento in Italia e 50 all'estero. Siamo già presenti in Algeria e in Svizzera, dove stiamo costruendo la galleria ferroviaria tra Bellinzona e Lugano». (...) *(Adriano Bonafede)*

Fincantieri (5.10.10): Dal primo novembre, nello stabilimento Fincantieri di Riva Trigoso, 13 settimane di cassa integrazione per un massimo di 220 operai. Un pessimo segnale. Ma intanto le forze politiche si mobilitano. L'europarlamentare Sergio Cofferati ieri a Riva Trigoso: «Parlerò dei problemi della Fincantieri in Europa».

Hochtief (5.10.10): E' no su tutti i fronti da parte del gruppo Hochtief all'Opa lanciata da Acs. Ieri il supervisory board dell'azienda tedesca, si è infatti allineato con il top management, e ha detto no all'offerta degli spagnoli. Che sarebbe, troppo bassa e senza nessun apporto in cash, ma soprattutto finalizzata alla sola riduzione dell'indebitamento di Acs e non a creare nuovo valore. Come a dire che la valutazione di 50,97 euro per azione proposta da Fiorentino Perez per raggiungere la maggioranza assoluta del capitale di Hochtief (attualmente gli spagnoli detengono poco meno del 30%) non è sufficiente e non può essere accettata. E questo, nonostante Acs abbia ribadito che l'approccio è amichevole. Questo per dire che il braccio di ferro tra i due gruppi sarà lungo e probabilmente non privo di colpi di scena. L'ingegno di Fiorentino Perez non ha infatti limiti.

Cmr (6.10.10): «Stiamo facendo di tutto per garantire gli stipendi di settembre ai lavoratori e ci stiamo adoperando al massimo per tutelare l'occupazione». E' quanto ha assicurato il presidente della Cmr Giorgio Camilletti ai sindacati. Dondi ha dato rassicurazioni anche per quanto riguarda il prestito sociale che ammonta a 2,4 milioni di euro, sebbene al primo posto resti l'occupazione: «Prendiamo atto - ha commentato Dondi al termine della riunione - del grande

sensu di responsabilità del sindacato e del lavoro che sta compiendo con l'azienda per salvaguardare l'occupazione e attivare eventuali ammortizzatori sociali. Da parte nostra confermiamo l'impegno volto a mettere in moto meccanismi che portino alla tutela del lavoro, innanzitutto, e alla salvaguardia del prestito sociale». La terza questione, salvataggio o concordato preventivo, è stata così delineata da Camiletti: «Le banche stanno ancora studiando la situazione. C'è l'interesse a valutare i nostri asset per valorizzarli al meglio. Ai sindacati è stato illustrato il piano industriale che dovrebbe consentirci un'iniezione di liquidità, con il contributo degli stessi istituti di credito e di Legacoop». Camiletti conferma che la revoca dei cantieri da parte del Consorzio cooperative è stata attuata «esclusivamente per evitare a Cmr penali e quindi ulteriori danni, con subentro di altre imprese del movimento cooperativo» che hanno garantito anche l'occupazione nei cantieri stessi. La Cmr ha trovato una soluzione per il comparto di pulizia delle navi, cedendo tale ramo di attività a una società del Cmt (Consorzio Manutenzione Triveneto), «la quale - ha annunciato Camiletti - ha assunto in blocco il nostro personale, una cinquantina di lavoratori». Camiletti ha specificato che per Cmr e Legacoop la tutela dell'occupazione vale «anche per tutti gli altri nostri dipendenti sia nel caso di prosecuzione dell'attività da parte della Cmr, che nel caso si dovesse arrivare al caso estremo del concordato preventivo, che ovviamente vogliamo scongiurare». Dopo le voci circolate insistentemente nei giorni passati, per la seconda volta la Cmr ribadisce che il concordato preventivo è l'ultima spiaggia e non un percorso predefinito. In base al quadro presentato e agli impegni presi dai vertici di Cmr e Legacoop, i sindacati degli edili hanno deciso di «tenere aperto nei prossimi giorni un tavolo permanente di relazioni sindacali per poter intervenire sull'evolversi della situazione aziendale», come sta scritto nel comunicato diramato da Daniele Baccarini Sauro Cazzoli (Filca-Cisl) e Carlo Rivetti (Feneal-Uil) che erano presenti all'incontro. I sindacati non alzeranno le barricate per eventuali trasferimenti di lavoratori da un'impresa all'altra: c'è l'impegno verso Cmr «per cercare congiuntamente percorsi e opportunità che possano favorire i processi di gestione del personale» sia «in questo momento particolarmente difficile» sia «in un percorso progettuale futuro». Viene dato il via libera «anche per l'eventuale utilizzo di ammortizzatori sociali ordinari o straordinari» sempre se funzionali alla salvaguardia occupazionale». Un atteggiamento quello sindacale che è dettato anche dalla difficile situazione dell'edilizia: i sindacati parlano di «forte decadimento del settore delle costruzioni che sta coinvolgendo la nostra Provincia. Insomma si farà impossibile per conservare l'occupazione (dentro o fuori la Cmr) e per garantire un futuro alla stessa Cmr. Inutile dire che i sindacati si augurano una risposta positiva da parte delle banche sul «rifiinanziamento economico presentato il 29 luglio scorso, finanziamento atteso dalla Cooperativa come elemento determinante per un futuro a lungo termine di continuità produttiva della società» I sindacati rimarcano anche il fatto che, Cmr detiene tuttora «commesse e portafogli ordini nel in quantità significativa e di ottima qualità marginale». (Marcello Pradarelli)

Trevi (6.10.10): E' appena tornato dal Congo, Cesare Trevisani, 59 anni, amministratore delegato del gruppo Trevi spa e vicepresidente di Confindustria per le infrastrutture, la logistica e la mobilità. L'Africa, per Trevisani, non è affatto una novità, nè per il suo gruppo. Ma l'inventore di un'azienda che ormai ha ramificazioni in tutto il mondo ama precisare: «Adesso nel continente le cose sono messe diversamente, bisogna tenerne conto». Trevisani, lei in Africa ci è arrivato trent'anni fa. *In che senso le cose, oggi, sono cambiate?* Le farò, per comodità, un esempio. Non è più il caso di lanciarsi in grandi opere faraoniche, com'è successo in passato. Megacentrali idroelettriche? Meglio puntare su opere di dimensioni più ridotte per produrre energia. *Nord Africa, Algeria, Mozambico, solo per fare qualche nome. Il gruppo Trevi si è sempre mosso a tutto campo in Africa.* Vero, ma il metodo da noi utilizzato è stato sempre quello dei cantieri spot. Non è un concetto riduttivo, ma realistico. Quindi, ci si radica in un posto se ci sono le condizioni, di volta in volta in Egitto, Senegal, Costa d'Avorio. *In Africa siete arrivati nel '79, il debutto fu con la Nigeria.* Però siamo riusciti a mantenere le posizioni proprio grazie a quella tecnica che amo definire spot. Con l'Africa bisogna avere il giusto approccio. *Quindi, seguendo questa filosofia, l'Africa è un continente possibile, alla portata del nostro sistema paese?* La logistica è importante, ma ancora di più conta l'aspetto delle risorse umane. Lo dico in maniera molto chiara, senza girare troppo intorno alla questione: senza tecnici, ingegneri, personale addestrato per quel tipo di opere e per quel paese, tutto diventa irrimediabilmente più difficile. *Oggi il Gruppo Trevi è un leader mondiale nell'ingegneria del sottosuolo per fondazioni speciali, scavi di gallerie, consolidamenti del terreno, opera anche nel settore delle perforazioni petrolifere. C'è un segreto per affrontare, con questi mezzi, un continente così difficile?* Nessun segreto. Prima di tutto viene lo spirito di avventura. Poi, per rendere le posizioni più stabili, è indispensabile, in questo caso proprio perchè l'Africa ha le sue particolarità, orientarsi alla formazione del personale. Il che ha una ricaduta anche all'interno del paese dove un gruppo come Trevi va ad operare. Sì, proprio nel senso che questa attenzione si riversa anche sul personale locale, la squadra va fatta crescere, tutta, nel complesso. *Quale area africana le sembra più promettente per il futuro?* Direi che il Nord è in grande ascesa. Più acculturato, più moderno. Più disposto a cambiare soprattutto grazie alle infrastrutture. *Lei ha sostenuto la necessità del ruolo delle organizzazioni non governative in Africa, giudicandole necessarie a promuovere proprio questi tipi di cambiamento. Però la situazione è cambiata, il peso dei tagli ai finanziamenti si fa sentire.* Direi di sì, resto fedele a questa idea, le Ong sono di vitale importanza. Sulle infrastrutture bisogna coinvolgere la popolazione, questo lavoro preliminare possono svolgerlo proprio le organizzazioni non governative. *Lo sviluppo dell'Africa, è indubbio, passa attraverso lo sviluppo visto come fatto collettivo.* Direi che qui sta il grande cambiamento di mentalità al quale accennavo nella mia premessa. Un cambio che marca la differenza rispetto al nostro approccio con l'Africa che era prevalente, ad esempio, fino agli Ottanta. (Rita Fatiguso)

Rizzani-Maltauro (4-9.10.10): Nei giorni scorsi il Comitato Portuale guidato da Claudio Boniciolli ha deliberato l'affidamento della concessione dell'area di 600mila mq del Porto Vecchio alla società "Portocittà" formata dalle imprese Rizzani de Eccher e Maltauro supportate per la parte finanziaria da Sinloc (Sistema Iniziative Locali) e Banca Innovazione Infrastrutture e Sviluppo del gruppo Intesa San Paolo. La durata della concessione è di 70 anni, e prevede il pagamento di un canone annuo, a fine lavori, di 4.394.682 euro, che potranno in futuro ridursi fino alla metà in funzione degli investimenti realizzati. Investimenti che in 15 anni dovrebbero toccare gli 800 milioni. In realtà, il Comitato portuale ha solo deciso l'affidamento, ma non ha potuto firmare la concessione, perché manca ancora il parere della Soprintendenza alla quale la documentazione era già stata trasferita esattamente un anno fa. Il Presidente dell'Autorità portuale Boniciolli si è detto però fiducioso di poter firmare entro un paio di mesi e comunque prima della scadenza del suo mandato il prossimo 4 dicembre. Sulla concessione grava però anche il ricorso al Tar dei due

concorrenti, Save e gruppo Zamparini che sarà discusso il prossimo 31 gennaio. I lavori secondo la Rizzani de Eccher potrebbero partire con il primo stralcio nella prima metà del 2011. Il progetto prevede la trasformazione dei vecchi magazzini in edifici a uso direzionale, commerciale, ricettivo e destinato alla ricerca ma comprende anche la realizzazione di una Marina per il turismo nautico, con l'insediamento di tutte le attività dell'indotto. L'operazione inizierà dal Magazzino 26, già ristrutturato esternamente, e da alcune strutture minori verso Barcola, poi l'Autorità Portuale trasferirà al concessionario le darsene dove sarà realizzata la Marina e infine, tra quattro anni e mezzo, il passaggio si concluderà con la consegna degli ultimi magazzini storici. I lavori saranno conclusi non prima di undici anni da oggi. (...) (*Franco Tanel*)

cemento (7.10.10): per aggirare le tasse, il cemento diventa low cost. Difficilmente delocalizzabile, essendo un prodotto il cui trasporto incide pesantemente sui costi, il materiale principe per le costruzioni ha sul capo anche una spada di Damocle: la tassa Ue che, dal 2013, si applicherà sulle emissioni di CO2 legate alla fabbricazione del cemento. Fatta la legge, trovato l'inganno. Almeno in Francia, dove il cemento si produrrà a partire da un semilavorato, il clinker. Importato da paesi come l'Egitto, la Turchia o la Cina, questo materiale ha tuttavia la peculiarità di emettere parecchia CO2 durante la sua fabbricazione. Un centro di trasformazione del clinker si insedierà nel porto di Saint-Nazaire. La società Kercim investirà nel progetto 45 milioni di euro e impiegherà una cinquantina di addetti. Obiettivo, produrre, a basso prezzo, 100 mila tonnellate di cemento. I lavori di costruzione inizieranno nelle prossime settimane e il sito dovrà essere operativo nella primavera del 2012. Un progetto analogo doveva essere realizzato anche a Fos-sur-Mer, presso Marsiglia, dove Caps Vrac intendeva avviare un centro con quaranta addetti, con un investimento di 40 milioni e una produzione attesa di 500 mila tonnellate di cemento. Ma la società ha dovuto gettare la spugna. Con l'approssimarsi del 2013, il rischio è che i gruppi del settore siano tentati di aprire cementifici in paesi non tassati. A meno che tutti i fabbricanti non si mettano d'accordo su una tassa sulle emissioni di CO2 uniforme in tutto il mondo. Cosa che al momento appare molto, molto improbabile.

Impregilo (7.10.10): Impregilo ha firmato con Shanghai Electric Group Co.,Ltd. (SEC) Mandarin Capital Partners S.C.A. SICAR (MCP) e China Development Bank Securities (CDBS), una lettera di intenti finalizzata alla collaborazione e allo sviluppo di sinergie tra le rispettive competenze nel settore della dissalazione, in cui il Gruppo Impregilo è attivo attraverso la propria controllata Fisia Italimpianti. La lettera di intenti è stata sottoscritta questa mattina, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri italiano Silvio Berlusconi e del Primo Ministro della Repubblica Popolare Cinese Wen Jiabao, dall'Amministratore Delegato di Impregilo, Alberto Rubegni, dal Presidente di SEC, Xu Jianguo, dal Vice Presidente di MCP, Gao Jian e dal Presidente di CDBS, Li Weibin. Secondo la lettera di intenti, le parti lavoreranno per creare sinergie a partire dalle rispettive competenze tecnologiche, ingegneristiche e industriali nell'ambito delle attività nella dissalazione, con l'obiettivo di favorire la nascita di una joint venture che potrebbe diventare il primo general contractor al mondo nel settore.

"La firma di questo accordo" – ha commentato Alberto Rubegni, Amministratore Delegato di Impregilo – "consentirà al Gruppo, grazie alle sinergie che riusciremo a creare tra il know-how e le competenze maturate da Fisia Italimpianti e le capacità industriali del gruppo Shanghai Electric, di essere sempre più competitivo sui mercati mondiali. L'interesse dimostrato in questa operazione da due qualificati partners istituzionali quali MCP e CDBS rappresenta un ulteriore segnale dell'importanza strategica di questa collaborazione". Xu Jianguo, Presidente di Shanghai Electric Group Co.Ltd, ha dichiarato: "Alla presenza del primo ministro italiano e cinese, Shanghai Electric, Impregilo, il fondo italo-cinese Mandarine Capital e la China Development Bank hanno firmato una lettera di intenti di cooperazione nel campo del trattamento delle acque. Sono certo che la nostra collaborazione avrà un grande futuro".

Bouygues (7.10.10): Bouygues Construction ha ufficialmente lanciato, il 6 ottobre, una cattedra di ricerca e insegnamento dedicata alla costruzione sostenibile e all'innovazione. Obiettivo: elaborare un modello di edificio all'avanguardia nel settore.

Impregilo (8.10.10): Caro Direttore, il Suo giornale dedica ampio spazio ai lavori di costruzione della autostrada Salerno-Reggio Calabria contestandone i costi e puntando il dito sulla presenza della criminalità organizzata. Spiace constatare che siamo di fronte ad una analisi che mira esclusivamente ad attribuire responsabilità alle aziende che con grande impegno e dedizione operano tra molteplici difficoltà ambientali sul territorio. Nessun approfondimento sulla complessità tecnica dell'opera, sui 190 attentati subiti, sui rigidi controlli che ci siamo imposti d'intesa con le Istituzioni per arginare ogni tentativo di infiltrazione della criminalità organizzata. Controlli e procedure che non hanno uguali in altra parte del mondo. Proprio il tema della 'legalità è il problema più importante da affrontare. Sin dall'inizio delle attività nell'aprile 2005, la Società - a testimonianza del rigoroso impegno nel contrastare insieme alle istituzioni ogni tentativo di infiltrazione della criminalità organizzata - ha sottoscritto un Protocollo che prevede, tra l'altro, la trasmissione in via telematica del personale presente sui cantieri, l'elenco dei fornitori e del macchinario di tutte le ditte affidatarie e sub appaltatrici. Abbiamo inoltre adottato un sistema informatico che consente la tracciabilità di tutte le operazioni finanziarie sopra i mille euro, in largo anticipo sulla nuova normativa. Rivendichiamo con orgoglio la firma di questi protocolli e l'adozione di una così vincolante politica. Questo nostro rigido, trasparente e fermo comportamento è forse alla base dei circa 190 attentati ed atti intimidatori, tutti regolarmente denunciati, subiti dal nostro personale e dai mezzi in cantiere. Contro questa «barbarie» che non ha uguali, Impregilo si è sempre ribellata denunciando pubblicamente al Committente, alle Istituzioni e agli organi di informazione questa impressionante situazione che stiamo vivendo. Occorre inoltre evidenziare che dall'inizio dei lavori sono state allontanate 62 imprese a seguito di comunicazione interdittiva, nonostante il preventivo ottenimento della certificazione antimafia. Ciò ha evidentemente comportato il fermo dei lavori a seguito dei ricorsi amministrativi delle imprese allontanate, dell'impossibilità di sostituirle o trovarne di altre cui affidare i lavori, con la riorganizzazione del cantiere e un conseguente aumento dei costi. Questa e non altra è la realtà che, con enorme difficoltà, stiamo affrontando giorno per giorno. Ancora una volta vogliamo ripetere pubblicamente e con forza che Impregilo non ha mai stretto né mai stringerà alcun patto con la criminalità organizzata e mai si è adeguata né mai si adeguerà alle regole mafiose. (*Giovanni Frante, Responsabile relazioni esterne Impregilo*)

Fincantieri (8.10.10): «Al tavolo della navalmeccanica di lunedì ci saremo anche noi sindaci delle città di cantiere». Lo annuncia il sindaco di Sestri Levante, Andrea Lavarello: lui e i colleghi delle città coinvolte nella vicenda Fincantieri parteciperanno all'incontro che lunedì prossimo radunerà a Roma i rappresentanti del ministero dello Sviluppo economico, i sindacati e i coordinatori regionali. «Abbiamo insistito affinché ai Comuni fosse data la possibilità di partecipare all'incontro — afferma Lavarello — e anche grazie all'impegno dell'Anci, attraverso Marta Vincenzi, siamo riusciti a estendere l'invito ai sindaci delle città di cantiere. E un obiettivo che mi ero prefissato perché le dichiarazioni rassicuranti ricevute finora non bastano, ora bisogna valutare i passi successivi». Perché il piano industriale 2010-2014 (che per Riva significava chiusura, smantellamento, trasferimento del reparto della meccanica a Sestri Ponente) è stato ritirato. Non ci saranno tagli né ridimensionamenti, si va avanti con gli impegni sottoscritti: si è detto la mattina del 27 settembre, nel faccia a faccia tra l'amministratore delegato dell'azienda, Giuseppe Bono, e i sindacalisti di Fiom, Fim e Uilm. Ma non basta. Quelle parole non producono conforto negli animi degli operai, che nei prossimi mesi affronteranno la cassa integrazione. «Siamo preoccupati — ammette Lavarello - Perché, guarda caso, le dichiarazioni del ministro Ignazio La Russa sulle commesse delle Fremm coincidevano con la data ipotizzata per la chiusura del cantiere. C'è solo un modo per misurare l'effettiva volontà di mantenere e rilanciare l'azienda: investire risorse, come da contratto; proseguire con le commesse delle fregate, come da programma». Gli impegni programmatici pluriennali 2008- 2012 sottoscritti da Fincantieri parlano di circa cinquanta milioni di euro da investire nei capitoli sicurezza, infrastrutture e attrezzature per il reparto navale e la meccanica. Promesse in parte onorate, e in parte no. Quindi? «Quindi è necessario capire se ci stanno prendendo per il naso o se c'è la volontà di salvare l'azienda», afferma il sindaco, aggiungendo però che l'incontro a cui ambisce è quello con la presidenza del consiglio. Intanto, i timori degli operai si chiamano "cassa integrazione", "750 euro al mese per campare". Gli sfoghi si raccolgono su facebook, alla pagina "No alla chiusura di Fincantieri" che nel frattempo ha raggiunto quota 1.303 iscritti. Quegli sfoghi incanalano il rancore verso le scelte dell'azienda che, mentre rifila a duecento dipendenti la cassa integrazione, appalta incarichi alle ditte esterne. Il lavoro c'è ma viene affidato a operai esterni, ripetevano le tute blu fin dalle settimane scorse. Anche se nella mobilitazione avevano coinvolto anche loro, rimarcando che il cantiere va salvato per tutti. « I lavoratori vanno salvaguardati tutti — conferma Lavarello - Ma è opportuno che nel momento in cui si ricorre alla cassa integrazione non si aumentino le ore appaltate all'esterno». Altra iniziativa per la Fincantieri arriva dai coordinamenti del Popolo della Libertà di Casarza Ligure e Castiglione Chiavarese ("Al fianco dei lavoratori Fincantieri, senza se e senza ma") che organizzano un presidio a Sestri Levante per domani, con l'appoggio e la presenza dei vertici regionali e provinciali. L'appuntamento è in via XXV Aprile, tra le ore 9 e le 13. *(Sara Olivieri)*

Azimut (8.10.10): più che una presentazione da salone nautico è un'anteprima mondiale. Il Magellano 50' del cantiere Azimut-Benetti è il secondo yacht di questa linea (il primo era un 74 piedi) ed entro un paio d'anni vedrà la luce il fratello minore, sempre verde, ossia il Magellano 40' da quaranta piedi. Magellano 50' è la prima barca a disporre del nuovo sistema easy hybrid (progetto Azimut-Benetti) che affianca ai motori tradizionali diesel due propulsori elettrici da 20 kilowatt che abbattano i rumori dell'80% ed entrano in funzione automaticamente quando i diesel sono spenti. Con i motori elettrici (i nuovissimi Cummins con gestione elettronica dei consumi) la barca raggiunge una velocità di 8 nodi: se si vuole andare più veloci, entrano in funzione i motori tradizionali. Le batterie vengono alimentate da generatori di bordo e possono essere ricaricate in banchina. Tra le principali caratteristiche dello yacht - prima barca al mondo di media dimensione a ottenere la certificazione «Green Plus» - c'è il motore a basse emissioni, ma anche carene e eliche ad alto rendimento e pellicole anti raggi UV per diminuire lo scambio termico sulle superfici dei cristalli. La certificazione Fsc (Forest Stewardship Council) garantisce che il legno impiegato a bordo proviene da foreste gestite secondo criteri di ecosostenibilità - cioè con tagli programmati e ripiantumazione degli alberi utilizzati - e viene lavorato in maniera eco- compatibile. A livello di prezzi «le barche green non costano più delle altre, vista la riduzione dei cavalli installati», spiega Paolo Vitelli, presidente del gruppo. Notizia confortante, anche se i prezzi di un Azimut oscillano tra i 400 mila e i 60 milioni di euro. Cifre che evidentemente non spaventano tutti, visti i numeri dell'ultimo anno nautico, chiuso a fine agosto con vendite in crescita del 25%. ebitda a 45 milioni dai 35 milioni dell'anno scorso, un indebitamento netto ridotto da 70 a 40 milioni, poco più del 10% del patrimonio netto. «E merito del fatto che non pensiamo a vendere le nostre azioni ma solo i nostri prodotti, cioè barche per gente che naviga e non bada solo al lusso». dice Vitelli, ex presidente Ucina. Il quale è critico nei confronti dei concorrenti. «Basta regali dal sistema». dice riferendosi ai 650 milioni di debiti abbonati dalle banche a Ferretti, ai 200 milioni di Baglietto e ai 150 dei cantieri Rodriguez. Azimut-Benetti, fa notare il manager, è stata una delle prime aziende del comparto ad aver sospeso (a marzo) la cassa integrazione pur di continuare a sviluppare nuovi prodotti: sono sette quelli che verranno lanciati nei saloni nautici autunnali. I tre nuovi Delfino, novità della Linea Class. sono già stati acquistati da altrettanti clienti in Cina. Australia e Stati Uniti. Si tratta di uno stimolo ad andare avanti nei progetti di espansione in Paesi come il Brasile, considerato il più interessante mercato emergente per la nautica di lusso (ad agosto è stato inaugurato il polo produttivo di Itajai, che a regime produrrà fino a 100 barche l'anno), la Cina, la Corea del Sud e l'India. Se i mercati tradizionali sono in stallo perché saturi, l'azienda cerca nuovi sbocchi: la linea verde, per esempio, ha aperto canali distributivi in Scandinavia e Canada, Paesi attenti all'ambiente e quindi sensibili alle barche ecologiche. Grazie a questa strategia, le vendite nell'ultimo anno sono raddoppiate. Entro fine 2010, infine, sarà consegnata un' imbarcazione sopra i 100 piedi della nuova linea Azimut Grande. *(Franco Canevesio)*