



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

28 ottobre – 11 novembre 2011

A cura di Alessandra Graziani

Sommario:

edilizia:	arriva la patente a punti (Italia Oggi, 28.10.11)
infrastrutture:	altro taglio del 14%, settore allo stremo (Il Sole 24 Ore, 28.10.11)
Impregilo:	le banche firmano il finanziamento a Igi (Il Sole 24 Ore, 28.10.11)
Berloni:	i dubbi dei sindacati sulla vertenza (Il Messaggero Pesaro, 02.11.11)
Mabo group:	accordo internazionale per integrazione fotovoltaica (La Nazione, 02.11.11)
Astaldi:	costruirà una centrale elettrica in Perù (Milano Finanza, 03.11.11)
Italcementi:	dribbla le preoccupazioni (Milano Finanza, 03.11.11)
Rdb:	dalla borsa nuovo temporale (Libertà Piacenza, 04.11.11)
Trevi:	riceve commesse in Medio Oriente (Milano Finanza, 04.11.11)
Seli:	la talpa scava alla ricerca di nuovi mezzi (Il Mondo, 04.11.11)
Sacaim:	cassa integrazione (Il Gazzettino, 04.11.11)
Mantovani:	all'impresa le chiavi della città (Il Gazzettino, 04.11.11)
Atlantia:	ora guarda all'estero (Affari&Finanza, 07.11.11)
Rdb:	le banche non si pronunciano (Libertà Piacenza, 08.11.11)
Impregilo:	sospesa tra opa e spin off (Milano Finanza, 08.10.11)
Italcementi:	sfrutta l'ondata turca (Milano Finanza, 08.10.11)
Buzzi Unicem:	la trimestrale di Dzyckerhoff spinge il titolo (Milano Finanza, 08.10.11)
Cementir:	ricavi e mol in crescita, ma frena l'attivo (Milano Finanza, 08.10.11)
Vianini:	in crescita margine operativo e fatturato (Il Messaggero, 08.10.11)
Igi:	General Contractor da rafforzare (Italia Oggi, 09.10.11)
Impregilo:	firmato in Venezuela addendum contrattuale per lavori ferroviari (Comunicato Impregilo, 09.10.11)
Impregilo:	cda approva i risultati consolidati al 30 settembre 2011 (Comunicato Impregilo, 09.10.11)
Poltrona Frau:	strategie di diversificazione (Il Sole 24 Ore, 10.10.11)
Gavio:	al contrattacco su Impregilo (Milano Finanza, 10.10.11)

Rapporti e studi:	Banca d'Italia, <i>Sondaggio congiunturale sulle imprese industriali e dei servizi</i> , n. 57, novembre 2011
	Banca d'Italia, <i>L'economia delle regioni italiane</i> , n. 23, novembre 2011
	Istat, <i>Occupati e disoccupati (settembre 2011)</i> , 31 ottobre 2011
	Istat, <i>Produzione industriale (settembre 2011)</i> , 10 novembre 2011
	Istat, <i>Retribuzioni contrattuali (settembre 2011)</i> , 28 ottobre 2011
	Istat, <i>Lavoro e retribuzioni grandi imprese (agosto 2011)</i> , 28 ottobre 2011

Eventi:	Igi, <i>Decreto infrastrutture: verso nuove forme di contraente generale in un quadro di liberalizzazioni ancora strette</i> , 3 novembre 2011, Roma
	<i>Clima Expo</i> , 10 -12 novembre 2011, Fiera di Roma
	<i>Ecomondo</i> , 9 -12 novembre 2011, Fiera di Rimini
	<i>Batimat. 28° fiera internazionale della costruzione</i> , 7 -12 novembre 2011, Parigi

edilizia (28.10.11): Una patente a punti obbligatoria per l'imprenditore edile, corsia preferenziale per ottenere appalti pubblici, decurtata in caso di «accertate violazioni in materia di salute e sicurezza sul lavoro». E che sarà sottoposta, ogni tre anni, ad una verifica di alcuni paletti necessari al momento del rilascio: il «requisito di onorabilità» (assenza di procedimenti in corso a carico degli operatori), la corretta designazione di un responsabile del servizio di prevenzione, di un altro a capo del servizio tecnico (personale in possesso di attestati che ne certifichino le competenze) e la sussistenza di una «capacità tecnico-finanziaria» adeguata a garantire il rispetto delle regole. A prevederla è un avviso comune, fresco di presentazione al ministero del welfare, firmato dalle associazioni di categoria (datoriali e sindacali), che recepisce il dettato dell'art. 27 del Testo unico sulla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro (decreto legislativo 81/2008); per far diventare operativo il documento, dovrà essere quanto prima emanato un decreto ministeriale che lo recepisca. Potranno ricevere la patente professionale (che parte dai 25 punti per il lavoratore autonomo e cresce in relazione ai dipendenti dell'impresa, arrivando alla soglia di 120 per un organico di 200 addetti), gli operatori nel settore dell'edilizia che risponderanno ai parametri sul personale qualificato, l'onorabilità e la consistenza finanziaria: a consegnare l'attestato (che, si legge nel testo, «costituisce elemento essenziale ai fini dell'esercizio delle attività» nel settore) sarà la sezione speciale dell'edilizia, istituita presso la camera di commercio della località in cui risiede ed è domiciliato l'imprenditore. L'organismo incaricato di concedere la speciale tessera sarà composto da un membro della camera di commercio, uno dell'Inail, uno della Asl, uno della Direzione provinciale del lavoro, un esponente di ogni organizzazione sindacale e uno di ogni organizzazione datoriale, seguendo il criterio della maggiore rappresentativa dei soggetti sul piano nazionale del comparto; la sezione si avvarrà anche del contributo di un comitato tecnico, di cui faranno parte componenti delle casse edili territorialmente competenti. Entro 30 giorni dal ricevimento della domanda, verrà rilasciata la patente o rifiutata (adducendone il motivo) e in nessun caso di operazione societaria sarà possibile cederla o rilevarla; il sistema non è di poco conto, poiché nelle intenzioni dei

promotori potrà costituire «elemento preferenziale per l'aggiudicazione delle gare relative ad appalti e subappalti pubblici, e per l'accesso ad agevolazioni, finanziamenti e contributi a carico della finanzia pubblica, sempre se correlati ai medesimi appalti o subappalti». Mantenere il punteggio di partenza diventa, pertanto, un valore da salvaguardare: la riduzione partirà da un minimo di due punti per la mancata elaborazione del documento di valutazione dei rischi e per una serie di inadempienze sul fronte della protezione dei lavoratori (assenza del dispositivo per cautelarsi in caso di cadute dall'alto, nessuna formazione di chi per lo svolgimento delle proprie mansioni effettua accessi al cantiere ecc.), e nell'eventualità si verificano uno o più infortuni mortali, al di là della violazione del codice penale per la quale l'imprenditore verrà perseguito, dalla patente saranno sottratti dieci punti. Al fine di recuperare il punteggio perduto, il datore di lavoro o, per suo conto, il responsabile tecnico o il direttore tecnico designato, dovrà prendere parte a specifici corsi di formazione, allestiti da enti bilaterali del settore edile. L'avviso comune porta in calce la firma di Ance, Ancpl Legacoop, Federlavoro-Confindustria, Psi-Agci, Aniem Confapi, Claii, Feneal Dil, Filca Cisl e Fillea Cgil, mentre non è stata sottoscritta da Anaepa Confartigianato, Cna costruzioni e Fiae Casartigiani. Soddisfatto Domenico Pesenti, segretario generale della Filca-Cisl, convinto che «riuscire a trovare un'intesa tra le parti sociali del settore su un argomento spinoso come la patente a punti sia un segnale della maturità che il sistema dell'edilizia ha raggiunto. Questo strumento rivitalizzerà la cultura della sicurezza, la qualità dell'impresa di costruzioni e di tutti coloro che operano nel cantiere». Ma l'aspetto più importante, ha concluso il sindacalista, «è l'essere riusciti a condividere l'idea che rappresenta lo strumento giusto per rendere il cantiere più sicuro, strutturato e regolare, privilegiando l'aspetto preventivo, e non quello repressivo». (SIMONA D'ALESSIO)

infrastrutture (28.10.11): Nuovo drastico taglio del 13,6% alle risorse per le infrastrutture nel 2012: si passa dai 12,7 miliardi del 2011 agli 11,2 previsti dalla legge di stabilità per il 2012. Lo sostiene il centro studi dell'Ance che ha aggiornato le proprie stime dopo il varo del Ddl che una volta era la finanziaria. Nel 2008, solo 4 anni fa, la cifra disponibile per le opere pubbliche ammontava a 18,9 miliardi. In 4 anni è stato cancellato il 43% degli stanziamenti. «Sono cifre preoccupanti dice il presidente dell'Ance, Paolo Buzzetti - che danno il senso di una politica fortemente penalizzante per le nostre imprese e per l'intera economia italiana: si rischia non solo di azzerare un settore che è fondamentale visto che rappresenta il 12% del Pil e interessa 80 comparti industriali con tutto l'indotto, ma si paralizza un Paese che invece necessita di grandi e piccole infrastrutture. Le frane di queste ore sono il frutto della mancanza di prevenzione e manutenzione del nostro territorio, dovuta certo a errori e ritardi decennali, ma anche all'assenza di un piano di manutenzione e di messa in sicurezza che chiediamo da anni e non è mai stato attuato». Anche sull'incidente parlamentare di ieri sul Ponte, Buzzetti nota che «la notizia del Ponte è clamorosa, ma ancora più clamoroso è stato far sparire i 34 miliardi assegnati due anni fa dal Cipe all'edilizia scolastica, al rischio idrogeologico e alle manutenzioni». La rabbia ormai è al massimo livello tra i costruttori e l'allarme anche. «Siamo in un momento drammatico - dice - perché, dopo tre anni di difficoltà, la crisi si è acuita a cavallo dell'estate: i mancati pagamenti delle pubbliche amministrazioni e una nuova stretta creditizia sui mutui delle famiglie, e sulle imprese sta portando alla chiusura decine di imprese». Non c'è tempo da perdere, il Governo deve agire in fretta e bene, come ha promesso nella lettera alla Ue. «Speriamo che ora ci sia una sterzata con il decreto infrastrutture perché le cose che abbiamo visto finora sono deludenti: nessuno pensi di fare crescita con il restyling di qualche o con la sola riproposizione di una legge per le grandi opere che ha fallito il proprio obiettivo, avendo realizzato il 10% di quanto prometteva 10 anni fa». Qualcosa è profondamente cambiato nell'atteggiamento dei costruttori verso il Governo «e non parlo dei fischi a Matteoli alla nostra assemblea», dice il presidente dell'Ance». Non possiamo più stare fermi e di fronte' a problemi gravissimi, combatteremo l'inerzia con tutti i mezzi». Fa l'esempio dei pagamenti della Pa. «Se non si troverà subito una soluzione, che stiamo cercando con il contributo della Cassa depositi e prestiti, denunceremo lo Stato a Bruxelles». Sul tappeto anche il tema del rapporto del tessuto delle piccole e medie imprese con concessionari e general contractor. «Appreziamo la disponibilità dei concessionari autostradali ad aumentare l'impegno in termini di investimenti, nel corso del tempo, ma dobbiamo capire l'entità degli investimenti e dell'impegno, soprattutto in termini di lavori che si metteranno sul mercato. L'in house produce distorsioni gravi in tutti i casi, quando a farlo sono le aziende di servizi pubblici locali, ma anche quando lo fanno i concessionari. Siamo tutti a favore del mercato». Quanto ai general contractor, c'è la proposta, che dovrebbe essere contenuta anche nel decreto legge in forma di norma, dell'affidamento di una quota dei lavori da parte dei general contractor alle piccole imprese locali, come già avviene in Francia. L'Ance chiede però uno sforzo ulteriore. «Chiediamo - dice Buzzetti - che si torni a un dimensionamento fisiologico dei lotti da appaltare, come d'altra parte prevede la lettera di impegni inviata dal presidente del consiglio all'Unione europea». Ci sono, in sostanza, le condizioni per un maggiore equilibrio dimensionale del mercato. «A beneficiarne sarebbero soprattutto quelle medie imprese strutturate che possiedono ancora l'intelligenza tecnica del cantiere: una forza che è interesse di tutti non disperdere o cancellare».

Impregilo (28.10.11): È stato firmato ieri l'accordo tra le banche finanziatrici e Igli sul rifinanziamento del veicolo a cui fa capo il 29,8% di Impregilo. Secondo quanto si apprende il consiglio di amministrazione della società, che si è riunito ieri in prima mattinata, ha deliberato di firmare il term sheet proposto dalle banche finanziatrici, e cioè Mediobanca e UniCredit.

Berloni (02.11.11): Venerdì sarà il giorno dell'incontro alla Berloni tra proprietà e sindacati. Il tutto dopo la firma da parte delle banche del piano di risanamento dell'azienda. I sindacati hanno sempre sottolineato come quella sottoscrizione non dovesse rappresentare la fase finale della vertenza, anzi fosse fondamentale l'incontro coi lavoratori e i loro rappresentanti. Fausto Vertenzi, segretario Fillea Cgil, sarà al tavolo: «vogliamo affrontare un percorso assieme all'azienda per trovare soluzioni e alleggerire la tensione degli ultimi giorni». (...)

Mabo group (02.11.11): Mabo group, colosso casentino dell'edilizia industriale, ha stretto un'intesa con una multinazionale belga per la realizzazione di impianti fotovoltaici sui tetti di mezza Italia. Un affare da 300 mln di euro per sviluppare 100 megawatt di picco fino alla fine del 2012. Mabo group costruisce edifici a bassa dispersione termica, la società belga Enfinity è specializzata nella realizzazione e manutenzione degli impianti. (...) In provincia di Arezzo

sono circa 5000 gli occupati nelle energie alternative, e nel 2010 si è stabilito il record dei nuovi impianti: oltre 600, per un totale nella provincia di 2500.

Astaldi (03.11.11): Il gruppo Astaldi si è aggiudicato un contratto da 70 mld di euro per la realizzazione delle opere civili della centrale idroelettrica in caverna di Santa Teresa in Perù, nella provincia di Machu Picchu. L'intervento, informa una nota, prevede la realizzazione di un impianto da 98 megawatt di potenza installata che si svilupperà interamente sotto terra, con circa 600 m di tunnel e gallerie. Committente dell'iniziativa è LuzSel Sur, principale distributore di energia elettrica del Paese. L'opera verrà realizzata dal raggruppamento di imprese costituito da Astaldi (50%) e dal gruppo peruviano GyM-Grana y Montero (50%), su progetto definitivo della Mwh. Il cantiere proseguirà per 30 mesi, mentre l'impianto entrerà in servizio entro il 2014.

Italcementi (03.11.11): Seduta favorevole al titolo Italcementi che ha guadagnato il 3,1% a quota 4,78 euro, malgrado il drastico taglio del target price (da 8,65 a 4,95 euro) deciso da Banca Imi in vista dei conti del terzo trimestre attesi per il 7 novembre. (...)

Rdb (04.11.11): Niente certezze, ancora niente soldi. I dati del mercato parlano chiaro. Il titolo di Rdb ha perso in termini di performance l'80 per cento nel giro di un anno e il 40 per cento in un mese. Ieri l'ennesima altalena della quotazione in borsa ha fatto mettere sull'attenti parlamentari, sindacati, amministratori. Perché se l'Rdb non farà chiarezza sul percorso di risanamento, attraverso l'appoggio delle dodici banche creditrici, che dovrebbero esprimersi già lunedì, non è detto che si concretizzi la scalata alla maggioranza di Augusto Federici, numero uno del cementiere romano Sacci. E, quindi, non è detto che il colosso centenario piacentino si salvi. «La situazione è difficilissima, è chiaro che diventa sempre più in salita - commenta il sindacalista Giovanni Rossi (Fillea Cgil nazionale) -. Il Ministero dello Sviluppo economico ci dice che i romani hanno deciso di ricapitalizzare l'azienda ma non è detto che, in questa situazione economica, siano disponibili ancora a farlo. Stiamo ancora aspettando la convocazione dal Ministero: sì, il 14 Federici convocherà l'assemblea degli azionisti, ma le banche metteranno i soldi? Il titolo in alcuni momenti si è praticamente azzerato, ci sono tremati i polsi abbastanza. Domani mattina vado nello stabilimento di Montepulciano, è tra quelli tagliati dal piano industriale ed è presidiato dai lavoratori ormai da un mese e mezzo. La situazione è quasi disperata, un'azienda che poteva essere appetibile per Federici rischia di essere chiusa perché questi non riescono neppure a pagare gli affitti». Il sindacato ha quindi inviato nelle ultime ore un sollecito al sottosegretario Stefano Saglia. «Lo abbiamo dovuto fare, non possiamo permetterci di tergiversare, se cade anche questo interlocutore ministeriale non c'è più speranza. So che le banche hanno chiesto di ritardare di un paio di mesi l'ufficializzazione del passaggio di maggioranza, il verbale dell'ultima riunione con il Ministero ci è arrivato solo ieri» prosegue il sindacalista. Taglieranno parte dei 70 addetti dell'amministrativo di Pontenure? «È che ancora adesso i vertici aziendali non sanno che pesci pigliare - conclude Rossi -. Ci sarà senza dubbio una riorganizzazione, gli esuberanti sono di gran lunga superiori a quanto potessimo pensare. Questa azienda muore giorno dopo giorno, non è più accettabile». L'amministratore delegato del gruppo, Renzo Arletti, si dice sereno. «Aspettiamo il 14 novembre' altro non c'è da dire». Dopo l'incertezza mattutina (e il forte ribasso di Rdb l'12 novembre' con un -4%), il titolo ha chiuso ieri con lo zero per cento, dopo aver visto un più tre nel pomeriggio. Ultimo prezzo 0,4084.

Trevi (04.11.11): La divisione Trevi, specializzata nei servizi di ingegneria del sottosuolo, ha acquisito in Medio Oriente commesse per circa 28 milioni di dollari (20,2 milioni di euro) attraverso le sue controllate estere. Tra le principali opere che Trevi dovrà realizzare, spiega una nota, ci sono le fondazioni speciali per il Kempinski Hotel & Residences di Jeddah, la realizzazione di fondazioni per un impianto di fornitura elettrica in Oman per la Daewoo Engineering & Construction Co e la messa in opera di lavori di consolidamento del terreno presso Abu Dhabi. «L'acquisizione di queste nuove e significative commesse in Medio Oriente da parte della divisione Trevi», ha commentato il presidente, Davide Trevisani, «conferma la nostra importante presenza nei Paesi del Golfo, area geografica dove negli ultimi anni l'acquisizione dei lavori ha presentato elementi di discontinuità a causa delle difficoltà legate alla cantierizzazione dei progetti». (*Gianluca Zapponini*)

Seli (04.11.11): Ci vorrà ancora qualche settimana prima che il fondo Clessidra presenti un'offerta e apra un negoziato con i soci della Seli. Ovvero, la Società esecuzione lavori idraulici di Roma che vanta la migliore expertise al mondo nei lavori di scavo per gallerie stradali, metropolitane e dighe. La due diligence del private equity promosso da Claudio Sposito marcia però di buon passo. All'esame della sgr milanese ci sono conti, situazione finanziaria e modello di business del gruppo presieduto da Remo Grandori, seconda generazione di imprenditori con il 54,5% della Seli. Se il negoziato andrà a buon fine il private equity (dove il dossier è seguito dal senior partner Riccardo Bruno) porrebbe entrare, anche in più tappe, fino al 30% del capitale nell'ambito di un'operazione di coinvestimento con Grandori. L'obiettivo? Affiancare la dinastia nel rafforzamento patrimoniale di un'azienda che si trova alle soglie di un importante salto dimensionale. Il business plan di Grandori e dell'amministratore delegato Armando Tamai ha come target il raddoppio dei ricavi (180 milioni lo scorso esercizio e 26 l'ebitda) nei prossimi due-tre anni, frutto di un portafoglio commesse esploso a 1 miliardo. L'obiettivo è a portata di mano, visto che le munizioni sono già in canna. Le ha fornite un anno fa la Coastal, il colosso indiano delle costruzioni che ha rilevato il 26% Seli acquistando in larga parte da Imi fondi chiusi (entrata cinque anni fa con il 34,2% e ora scesa a 15,2%) più quote minori dal management. L'accordo con Coastal ha già fatto di Seli il leader assoluto in India negli scavi e nella produzione di Tbm (Tunnel boring machine), le talpe giganti che superano anche gli 8 metri di diametro. Nel Subcontinente si è aggiudicata con i nuovi soci (hanno beneficiato delle referenze Seli) un primo portafoglio ordini di 140 milioni per lo scavo di 71 gallerie. E questo è solo un assaggio, perché la società di Grandori ha commesse in arrivo anche da Cina, Iran, Giappone e Brasile. L'impegno complessivo richiederà anche il raddoppio del numero di addetti (ora 500) ma, soprattutto, più capitale per sostenere le commesse. Da qui la necessità di riequilibrare subito il rapporto tra mezzi propri e finanziamenti (oggi i debiti bancari netti sono 100 milioni). A metà ottobre la compagine dei soci ha infatti deliberato un aumento di capitale di 10 milioni in tre tranches fino a giugno 2012. Ma sul medio periodo ci vorranno ben più mezzi. Da qui l'intervento di Clessidra che si candida come il partner che accompagnerà la crescita con la prospettiva

di un'ipo in Borsa nell'arco di cinque anni. Un'ipotesi, quella di Piazza Affari, già valutata da Grandori a metà 2008, ma poi archiviata con l'arrivo delle tempeste finanziarie. Perché l'accordo si chiuda c'è la complessità della valutazione. Seli non ha di fatto comparabile quotati. Concorrenti come la tedesca Herrenknecht, le americane Robins e Lovatt-Caterpillar sono produttori puri di Tbm. Mentre il gruppo romano è *si* Costruttore di talpe (lavora per Astaldi, Impregilo, Dragados) ma è anche impresa esecutrice dei lavori con competenze simili a quelle dei grandi general contractor. (Daniela Polizzi e Carlo Turchetti)

Sacaim (04.11.11): Alla Sacaim è in arrivo la cassa integrazione. La notizia è stata comunicata ancora in forma ufficiosa, quel che è certo è che la prossima settimana ci sarà un incontro a Roma nel quale saranno definiti tutti gli aspetti legati a questo nuovo capitolo della crisi dell'azienda veneziana. Qualche indiscrezione è comunque già emersa, visto che la cassa integrazione fa parte delle opzioni di risanamento che sono previste della procedura della "Prodi bis". Si parla infatti di un periodo di 12 mesi eventualmente prorogabile, al massimo per altri tre, che interesserà i 370 lavoratori dello storico marchio. Va detto che attualmente nonostante le note difficoltà economiche, l'azienda sta lavorando in alcuni cantieri italiani. Ma è chiaro che a questo punto tutta l'attenzione è rivolta all'incontro romano che dovrà fare chiarezza su tutti gli aspetti di questa cassa integrazione straordinaria. «L'impresa rimane aperta - afferma Enrico Piron, segretario provinciale degli edili della Cgil - e in questa fase può anche aggiudicarsi nuovi appalti. Il nostro obiettivo, condiviso in pieno anche da Cisl e Uil, è sicuramente quello di salvare l'azienda e i posti di lavoro, le prospettive ci sono. Contestualmente è necessario pagare i debiti e quindi avviare una fase nuova». I sindacati, nel sottolineare l'importanza dell'unità raggiunta tra tutti i rappresentanti dei lavoratori, giudicano in modo positivo il percorso realizzato dall'ex commissario Marco Cappelletto. «In effetti - conclude il rappresentante della Cgil - con Cappelletto c'è sempre stata grande sintonia. Speriamo che anche con i due commissari si possa avviare una fase positiva».

Mantovani (04.11.11): Ha scritto al sindaco Orsoni per proporgli di consegnare le chiavi della città alla ditta Mantovani. La provocazione di Renato Boraso, consigliere comunale della Lista Brunetta, parte dal fatto che «ormai siamo praticamente commissariati», e che la Spa guidata da Piergiorgio Baita ha talmente tanti cantieri aperti in zona e interessi economici che potrebbe, tra un lavoro e l'altro, occuparsi pure dell'amministrazione veneziana, «e magari comprarsi e salvare pure il Casinò». «Ormai il destino è inesorabile, non si muove foglia che la Mantovani non voglia» scrive Boraso il quale butta giù un elenco degli interventi nel nostro comune ma dimentica l'ultima acquisizione della società che, proprio in questi giorni, si è comprata per 8 milioni di euro anche le quote dell'Autostrada Venezia-Padova, cedute dalla Provincia di Venezia. Il gruppo, che ha sede a Padova e sede legale a Mestre, si occupa principalmente di lavori marittimi (ripascimenti, protezioni litoranee, dragaggi, porti, banchine, condotte a mare, impianti e servizi marittimi, difese di sponda, pose condotte subacquee), di opere speciali, infrastrutture e trasporti, ambiente, impianti e sottoservizi, edilizia, applicazioni innovative. L'elenco del consigliere comunale > per quanto riguarda il nostro territorio, è lungo: «Si parte dalle dighe del Mose e dalle altre opere di Salvaguardia lagunare (per 4 miliardi di euro); continua con il tram (Mantovani è presente nell'Ati che lo sta realizzando, per 300 milioni di euro); con l'operazione immobiliare in via Torino nell'area di 8 ettari dove oggi c'è il mercato ortofrutticolo (Mantovani ha acquistato l'anno scorso la società Campus e realizzerà un pezzo di città per un investimento da oltre 250 milioni di euro); poi c'è il Vallone Moranzani (120 milioni di euro); e, ancora, il nuovo Mof (Mercato ortofrutticolo) a Fusina (20 milioni); il nuovo Porto Turistico più grande d'Europa fronte Lido (1 miliardo di euro); il porto off-shore Cl altro miliardo di euro); il progetto per la sub lagunare (300 milioni)>>. Euro più euro meno, fanno 7 miliardi. La ciliegina sulla torta arriva con un grande evento sportivo e spettacolare, la Coppa America, e Boraso conclude la sua lettera citando la passione di Orsoni per la vela: «Per ultimo, ma non ultimo, lei signor sindaco, innamorato della vela, farà arrivare l'America's Cup in laguna. Bene. Naturalmente chi fa la fidejussione per il grande evento? L'immarcescibile Mantovani Spa».

Atlantia (07.11.11): Sud America, Francia, Stati Uniti, India, Turchia, Polonia. Sono i paesi su cui Atlantia punta maggiormente, per sostenere la crescita del gruppo anche in tempi in cui è quanto mai arduo pronunciare la parola crescita. L'amministratore delegato Giovanni Castellucci, nella sua analisi del futuro, adopera due parole ricorrenti: cautela e serenità. La seconda deriva dal fatto che Atlantia non soffre incertezze in tema di finanziamento, poiché ha nel cassetto poco meno di 4 miliardi derivanti dall'emissione di bond. Non per nulla vanta - tra le società del settore - il miglior *rating* a livello globale. E quindi la cautela che il gruppo ha saputo mantenere nei periodi di vacche grasse si trasforma in grandi opportunità di crescita in tempi di crisi come quelli attuali. A proposito di redditività, la società prevede di mantenere invariato il dividendo unitario (distribuendo anche un'azione gratis ogni 20 possedute). Dice Castellucci che «a oggi non ci sono ragioni per mutare la policy dei dividendi». «La nostra strategia di fondo dice Castellucci - è di crescere per aggregazioni, integrazioni, acquisizioni in modo da creare una rete autostradale che, paese per paese, abbia la massa critica necessaria per sostenere finanziamenti efficienti e potenziamenti delle infrastrutture. Vale soprattutto per il Sud America, ma non solo. E siamo molto fiduciosi sull'espansione del nostro ruolo internazionale nello sviluppo dei sistemi di pedaggio elettronico». La gara più importante in corso è di sicuro quella bandita il mese scorso dal governo turco: in gioco è la concessione per 25 anni di circa 2mila chilometri di strade a pedaggio e due ponti sullo stretto del Bosforo. Le offerte sono attese entro il 19 gennaio, il venditore stima di incassare circa 4 miliardi di dollari. Atlantia dovrebbe essere in cordata con i partner turchi, Dogus, Maykol e Akfen Holding. Castellucci si limita a rimarcare che "in questo momento uno dei progetti di sviluppo più interessanti è di sicuro quello turco, al quale guardiamo con interesse ma anche con ovvia cautela". Nell'attesa della gara turca, annunciata e rinviata da anni, Atlantia negli ultimi mesi è andata avanti con il suo processo di sviluppo su scala internazionale anche se con fisiologici naturali rallentamenti (in Polonia la controllata Stalexport ha dovuto mettere in stand-by il piano di investimenti, dato l'impatto della crisi) e accelerazioni (Brasile, Cile). Tra Cile (313 chilometri di autostrade in gestione) e Brasile (442 chilometri), il gruppo controllato dai Benetton ha intercettato mercati in forte crescita e società con buone performance. E magari, se dovesse maturare il riassetto del gruppo Impregilo, Atlantia potrebbe aumentare la propria presa sulle concessioni autostradali brasiliane in mano a Impregilo. Castellucci replica che «l'intendimento è crescere a prescindere da eventuali operazioni sull'assetto azionario di Impregilo. Noi andiamo avanti con i nostri piani in grandi paesi come Brasile e India ma sempre con occhio attento al ritorno

sull'investimento». Il caso dell'India è a suo modo sintomatico. Oltre un anno fa, Atlantia ha vinto la concessione di un'autostrada di 110 chilometri nel distretto di Pune. Nella joint-venture paritetica, il socio si chiama Tata. E la joint ha tutta l'aria di essere una sorta di punto di osservazione sul mercato indiano, dov'è in corso un formidabile piano di sviluppo infrastrutturale, con gare affollatissime e prezzi non sempre remunerativi. Ne è convinto pure Castellucci, che senza remore sostiene che il gruppo è "pronto a cogliere le opportunità emergenti su concessioni già assegnate e sviluppate ma che manifesteranno problemi nel rifinanziamento: in queste situazioni potremo giocare la nostra solidità finanziaria. Ci mettiamo sulla sponda del fiume e aspettiamo. Con la stessa strategia, il gruppo guidato da Gilberto Benetton attende che si creino le condizioni per una riapertura del mercato delle concessioni negli Stati Uniti. E questa volta da un punto di osservazione privilegiato costituito dalla leadership nel mercato americano sui sistemi di pedaggio evoluti, testimoniata proprio dalla recente vittoria della gara, del valore complessivo di 57 milioni di euro, per la fornitura e la gestione del sistema di pedaggiamento *free flow* sulle principali arterie di accesso a Manhattan. Su questa sponda dell'Atlantico' invece, un paio di settimane fa, Atlantia ha sottoscritto con il governo di Parigi un contratto, fatto davvero epocale vista l'agguerrita concorrenza transalpina, del valore complessivo di quasi 3 miliardi di euro per la realizzazione e la gestione del pedaggiamento satellitare obbligatorio per i mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate in transito su una parte della rete stradale nazionale. E il progetto che ha vinto in Francia, secondo Castellucci «essendo il primo sistema di telepedaggiamento per i mezzi pesanti che risponde agli standard europei, potrà essere facilmente replicato in Belgio e in altri paesi europei già nei prossimi 18 mesi». Castellucci chiude con il leit motive della cautela e serenità. (Non abbiamo fretta di spendere la flessibilità finanziaria che ci siamo garantiti, perché i prossimi mesi saranno quanto mai complessi e perché pensiamo che la crisi, a chi come noi è ben posizionato sui mercati emergenti, e ha solidità finanziaria, potrà riservare importanti opportunità». (Paolo Possamai)

Rdb (08.11.11): «Ottimista, ancora, certo. Noi dipendiamo dalle banche, non potrei non essere ottimista. Non avremmo alternative se le banche ci dicessero di no». L'amministratore delegato del colosso piacentino Rdb, Renzo Arletti, esce dal vertice milanese con le 12 banche creditrici ancora una volta fiducioso. Fiducioso del fatto che l'Rdb ce la farà. Eppure, mancano solo sei giorni all'assemblea dei soci prevista per lunedì, dove dovrebbero essere consegnate al numero uno del cementiere romano Sacci, Augusto Federici, le chiavi del gruppo di via dell'Edilizia a Pontenure. Di fatto, non si sa quali siano le intenzioni degli istituti di credito, e il ritardo mette sull'attenti le organizzazioni sindacali. Ieri pomeriggio, si è chiusa la fase interlocutoria con le banche. Adesso si aspetta solo il verdetto, «che potrebbe arrivare prima del 14 ma anche il 14 novembre stesso» prosegue Arletti. Come vive l'azienda queste ore di attesa? «Abbiamo fatto dei passi avanti, noi continuiamo a produrre, a pagare fornitori e stipendi. Di più non posso dire», chiude il referente dell'azienda. È stato convocato per venerdì il consiglio di amministrazione del gruppo. L'equazione è tranciante: se le banche dicono no, l'azienda porta i libri in tribunale. Se le banche dicono di sì, perderanno comunque il lavoro 600 persone. I sindacati, che più volte avevano chiesto il commissariamento dell'azienda, non esultano, non sanno cosa augurare a questa struttura arrivata fino in Arabia Saudita negli anni d'oro. Settantotto lavoratori di Montepulciano sono in presidio permanente (giorno e notte) da un mese di fronte ai cancelli dello stabilimento senese di Rdb. Anche i sindacalisti piacentini hanno portato a queste persone la loro solidarietà. «È uno scempio, è uno stabilimento che funziona. Aspettiamo la convocazione dal Ministero dello Sviluppo economico, vogliamo capire» dice Marco Carini della Fillea Cgil Piacenza. «Sono stato informato del fatto che l'incontro non è andato assolutamente bene – aggiunge Paolo Mario Carrera della Filca Cisl -. Le banche, a distanza di una settimana dall'assemblea decisiva, non si fidano del piano industriale e quindi aspettano. E questo il dato di fatto, manca una risposta. Noi speravamo di essere convocati dal Ministero dello Sviluppo economico prima del 14 ma non sappiamo ancora nulla. La prima impressione è che le cose non abbiano preso una buona piega. Non c'è un piano industriale, lo abbiamo sempre detto in modo bipartisan. Lo hanno detto gli amministratori, lo hanno detto i parlamentari. E probabilmente ora lo pensano anche le banche». L'80 per cento delle banche creditrici, durante l'ultimo vertice ministeriale, aveva dato l'ok al piano di salvataggio e il 20 per cento - due istituti a quanto pare - avrebbero invece detto di no. Il problema è che basta una sola banca per bloccare tutto.

Impregilo (08.11.11): Grandi manovre dietro le quinte di Impregilo, la società di costruzioni che di recente ha visto entrare nel suo azionariato il gruppo Salini. Banche e avvocati sarebbero al lavoro per valutare dettagli ed effetti di ben tre opzioni sul tavolo. L'obiettivo condiviso dai soci di Igli, la holding che controlla il 29,8% di Impregilo composta da Autostrade per l'Italia (gruppo Benetton), gruppo Ligresti (tra Fondiaria-Sai e Milano Assicurazioni) e gruppo Gavio, è arrivare a una soluzione che consenta il rilancio dell'azienda, che stando sia agli analisti sia soprattutto ai suoi azionisti ha un grande potenziale inespresso. Lo testimonia anche l'andamento del titolo, che per due mesi (tra l'inizio di agosto e la fine di settembre) non è riuscito a superare quota 1,8 euro, soglia varcata solo sulle voci di opera da parte dei neo soci di Salini. L'ipotesi di offerta pubblica è stata subito smentita, anche se le tre opzioni attualmente allo studio coinvolgono in qualche modo anche la società di costruzioni romana. La prima opzione, la più dispendiosa dal punto di vista finanziario, e per questo ancora in fase embrionale, prevedrebbe un'opa da parte di Igli su Impregilo a un prezzo intorno a 2 euro. Chi probabilmente spinge per questa soluzione è il gruppo Gavio, che da tempo scalpita ritenendo la gestione di Impregilo troppo farraginoso e che è disponibile a immettere capitali nell'azienda pur di poterne rilanciare le attività. Al momento, però, sembra difficile che gli altri soci, per motivi diversi, possano dare il via libera a un progetto simile, che pure rimane tra le ipotesi prese in considerazione. La seconda strada che secondo i soci potrebbe liberare valore da Impregilo è procedere a una divisione delle sue attività: da una parte le concessioni (tra cui quelle brasiliane, dal grande potenziale) e dall'altra l'impresa di costruzioni. Questa ipotesi potrebbe mettere d'accordo sia Autostrade per l'Italia, più interessata all'attività di concessionaria, sia Salini, che punterebbe a fondersi con Impregilo per formare un grande polo delle costruzioni. L'ipotesi allo studio è suggestiva ma non priva di ostacoli, come la spartizione delle attività di concessione tra Gavio e Benetton, entrambi soci potenzialmente interessati. Anche per questo gli avvocati sono al lavoro per definire eventuali meccanismi d'offerta e possibili clausole da inserire negli accordi. Il gruppo Gavio, però, non si occupa solo di concessioni ma è attivo (attraverso Itinera) nel settore delle costruzioni. Anzi, in questo particolare segmento il gruppo Gavio può contare su un fatturato aggregato intorno a 800 milioni e su un portafoglio di lavori superiore a 3 miliardi. La terza opzione allo studio prenderebbe in considerazione l'apporto delle attività di costruzioni di Gavio in Impregilo, ma sarebbe vincolata a un via libera da parte della Consob al superamento della soglia del 30%, consenso che nei corridoi di Impregilo

qualcuno sostiene che ai tempi di Lamberto Cardia fosse informalmente arrivato, ma che andrebbe verificato ufficialmente. È evidente che tutte le soluzioni citate, pur se prese in considerazione dagli azionisti di Igli, rappresentano più il tentativo di uscire da un'empasse che soluzioni facilmente percorribili. Ognuna delle opzioni, infatti, comporterebbe sacrifici o rinunce da parte di uno o di più soci. Ma è proprio questo diritto di veto incrociato che finora ha in qualche modo imbrigliato la società presieduta da Massimo Ponzellini e guidata operativamente da Alberto Rubegni. Motivo per cui è probabile che già nelle prossime settimane vengano prese in considerazione anche altre strade e altre proposte. (MANUEL FOLLIS)

Italcementi (08.11.11): Il terzo trimestre di Italcementi si è concluso con un utile dimezzato a quota 25 milioni rispetto al luglio-settembre del 2010. Il gruppo italiano, però, nell'arco dei nove mesi 2011 può ancora trarre beneficio dalla cessione della controllata turca Set Group (già contabilizzata nei trimestri precedenti), che ha fatto lievitare l'utile del periodo dai 133,4 milioni del 2010 ai 212,8 dello scorso settembre. Il profitto attribuibile al gruppo ha registrato così un boom da 18,5 a 123,2 milioni. Da inizio anno i ricavi sono cresciuti dello 0,8% superando di poco quota 3,6 miliardi, livello inferiore rispetto al consensus stimato dagli analisti di Unicredit in un report di ieri mattina, che fissava l'asticella a 3,65 miliardi. Sul dato hanno influito in negativo il leggero calo dei volumi di attività e l'effetto-cambio sfavorevole (soprattutto per il deprezzamento di dollaro, rupia indiana e lira egiziana nei confronti dell'euro). Da considerare positivamente invece il completo consolidamento nel perimetro del gruppo Calcestruzzi. (...)

Buzzi Unicem (08.11.11): La Germania porta buone notizie al gruppo piemontese Buzzi Unicem. La controllata Dyckerhoff ieri ha annunciato risultati positivi per quanto riguarda il terzo trimestre e quindi i nove mesi dell'anno. Da gennaio a settembre il fatturato dell'azienda tedesca è cresciuto del 14% a 1,2 miliardi di euro. Guardando i dati scomposti dal punto di vista geografico, emerge il ruolo trainante svolto dall'Europa dell'Est, dove i volumi sono cresciuti del 22%. Anche in Germania e in generale in Europa occidentale, comunque, i ricavi sono cresciuti del 15%. Ha fatto eccezione solo il mercato statunitense (dove Dyckerhoff opera in joint venture con la controllante Buzzi), in flessione del 10%. E migliorata la redditività: l'ebitda è cresciuto del 29% nei nove mesi, mentre l'utile netto a 66 milioni è risultato migliore del 32% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Oltre al miglioramento operativo, sul risultato ha inciso per una piccola parte (7 milioni) anche la cessione di alcuni uffici in Lussemburgo. Il management di Dyckerhoff ha confermato le previsioni di fatturato a 1,5 miliardi e di ebitda «in netto miglioramento» per l'intero 2011. A Milano ieri il titolo Buzzi ha reagito positivamente ai conti della controllata, che rappresentano oltre la metà del giro d'affari consolidato. Il titolo Buzzi, atteso venerdì alla prova della trimestrale, ha guadagnato il 2,4%. (Raffaele Ricciardi)

Cementir (08.11.11): Crescono ricavi e margine operativo lordo (mol), ma rallentano gli utili. Ieri il cda di Cementir ha approvato i conti relativi ai nove mesi dell'anno. Tra gennaio e settembre la società del gruppo Caltagirone ha riportato utili lordi per 6,6 milioni di euro, in calo del 76% rispetto ai 27,7 milioni dello stesso periodo 2010, a fronte di ricavi paria 696,6 milioni (+10,4%), sostenuti in particolare dai mercati scandinavi e da quello turco. In crescita il margine operativo lordo, salito dagli 84,4 milioni di settembre 2010 ai 91,7 milioni dell'anno in corso, e il reddito operativo a 29,3 milioni (+46%). «Il buon andamento delle attività nei Paesi scandinavi, in Turchia e in Estremo Oriente», spiega una nota di Cementir (ieri +0,7% a Piazza Affari), «è il miglioramento, registrato soprattutto nel terzo trimestre, del mercato italiano, hanno consentito di chiudere i nove mesi del 2011 con risultati operativi in crescita rispetto al 2010». A pesare sull'ultima riga del bilancio sono stati sia i «costi operativi condizionati dalla dinamica del prezzo dei combustibili e dell'energia», sia «la grave crisi dei mercati finanziari». (...) (Gianluca Zaponini)

Vianini (08.11.11): Vianini Lavori ha chiuso i primi nove mesi dell'anno con un margine operativo lordo in crescita del 39,1 per cento rispetto al corrispondente periodo del 2010 a quota 11,8 milioni di euro, ricavi operativi per 197,8 milioni (+ 3,1 per cento) e risultato operativo pari a 11,7 milioni (+31,4 per cento). In un mercato che resta caratterizzato da instabilità - spiega la società - non si prevedono <<fatti che possano significativamente modificare l'andamento delle attività operative riscontrato nei primi 9 mesi>>. Tornando ai conti, approvati ieri dal consiglio di amministrazione della società, il risultato della gestione finanziaria è stato di 14,1 milioni (+38,9 per cento) mentre il risultato ante imposte è di 25,9 milioni (+35,4 per cento). La posizione finanziaria netta si è invece attestata a 75,3 milioni (in netto aumento rispetto ai 57,5 milioni di euro al 31 dicembre 2010). Il portafoglio lavori è valutabile in circa 1 miliardo di euro e garantisce la continuità operativa per i prossimi anni. Procede inoltre regolarmente l'esecuzione delle principali commesse in portafoglio (Linea C della Metropolitana di Roma, della Metropolitana di Napoli, del Passante Ferroviario di Torino, dell'Università di Tor Vergata, della Variante di Valico dell'autostrada Milano Napoli e le attività di edilizia residenziale). «Il mercato di riferimento - si legge sempre nella nota - resta caratterizzato da una situazione di instabilità dovuta alla riduzione delle risorse pubbliche disponibili per gli investimenti. In tale scenario, le prospettive di sviluppo sembrano essere sempre più legate alla possibilità di ricorrere al capitale privato per la realizzazione di infrastrutture pubbliche».

Igi (09.11.11): La legislazione sul contraente generale va adeguata e migliorata esaltandone i profili organizzativi, gestionali e finanziari, andando oltre il ruolo di mero esecutore, sia pure di grandi dimensioni. È da eliminare l'attribuzione della direzione dei lavori, problematico soprattutto per la disciplina delle riserve; positive le norme del governo sulle concessioni. Sono questi alcuni dei giudizi emersi durante il Convegno Igi dedicato all'esame dell'esperienza applicativa del contraente generale in Italia. L'incontro è stato aperto da Stefano Granati dell'Anas, vicepresidente Igi, che nel commentare le annunciate norme del governo per le infrastrutture, ha plaudito allo snellimento delle procedure di approvazione dei progetti in sede Cipe, e alla possibilità per le stazioni appaltanti di arricchire la concessione di lavori pubblici, in maniera che il concessionario possa recuperare l'investimento non solo con la gestione dell'opera che ha realizzato, ma anche con la gestione di altre opere già costruite e che possono essere messe a reddito. Granati, a nome dell'Igi, ha anche proposto di introdurre una disposizione che consenta alla stazione appaltante di convertire un appalto in fase di realizzazione in una concessione di lavori pubblici, nel caso che si

manifestino problemi di copertura finanziaria che rallentino il ritmo lavorativo. Nel merito delle considerazioni sulla legislazione sul contraente generale, ormai in vigore da dieci anni, Federico Bortoli, vicepresidente Igi e amministratore delegato di Roma metropolitana, nella sua approfondita e dettagliata analisi, ha messo in evidenza «come, al di là delle affermazioni di principio che sembrerebbero individuare un soggetto in grado di gestire ed organizzare l'esecuzione dell'opera pubblica ci si trovi, in realtà, dinnanzi a un operatore economico le cui caratteristiche rimangono connesse alla esecuzione dei lavori». E questo appare un limite non da poco. In buona sostanza, ha affermato Bortoli, con la normativa sul contraente generale «si è voluta operare una trasposizione delle norme riferite all'appalto di mera esecuzione a un affidamento, quello a contraente generale, avente natura profondamente diversa con la conseguenza di trovarsi nella impossibilità di dare piena attuazione alla norma medesima». Un esempio palese di questo limite si ha nell'attribuzione al contraente generale della direzione dei lavori, elemento negativo solo se si pensi alla disciplina delle riserve: «Affidare la controdeduzione delle pretese iscritte dal contraente generale a un soggetto che dello stesso contraente generale è espressione essendo da quest'ultimo nominato e retribuito». Per Andrea Parrella, direttore centrale legale Ferrovie Italiane, la normativa andrebbe migliorata: «Forse quello che ancora manca al sistema per la definitiva evoluzione di questa figura, è il diretto coinvolgimento del general contractor nel finanziamento e poi, perché no, nella successiva gestione dell'opera: è necessario che egli diventi il manager dell'opera stessa, seppure sottoposto a specifici, se non invasivi, controlli pubblici, non un semplice costruttore». Per Mario Lupo, presidente dell'Agi, la normativa che ha introdotto nel nostro ordinamento la figura del contraente generale ha attuato una «scelta corretta che va confermata e sviluppata, pensando all'estensione dell'utilizzo del contraente generale anche nelle opere ordinarie, che potrebbe promuovere la modernizzazione e la crescita di tutta la filiera produttiva dell'offerta». In ogni caso, per Lupo è necessario eliminare il prefinanziamento, da prevedere solo per il «contratto di disponibilità». (ANDREA MASCOLINI)

Impregilo (09.11.11): Nell'ambito dei lavori per la realizzazione del sistema ferroviario nazionale in Venezuela, Impregilo, in consorzio con le imprese Astaldi e Ghella ha firmato con l'Istituto delle Ferrovie della Repubblica del Venezuela (IFE) un addendum contrattuale per il completamento della linea Puerto Cabello- La Encrucijada, già in avanzato corso di realizzazione da parte dello stesso raggruppamento di imprese. L'addendum contrattuale include una ulteriore estensione della linea dalla città di Moron fino al porto di Puerto Cabello. Il valore complessivo delle nuove opere previste nell'addendum è di circa 763 milioni di euro (con una quota di competenza Impregilo del 33,33%). La realizzazione del nuovo tratto ferroviario consentirà di collegare la linea con il porto della città di P.Cabello. L'estensione permetterà, inoltre, alla città di Valencia, una delle principali città del paese situata lungo la linea, di avere un'importante sbocco commerciale sul mare. Il nuovo addendum contrattuale porta il valore residuo delle opere a finire della linea Puerto Cabello – La Encrucijada a circa 3,3 miliardi di euro. I lavori per la realizzazione del sistema ferroviario nazionale venezuelano vedono il raggruppamento attivo, oltre che nella costruzione della linea P.Cabello-La Encrucijada, anche nella realizzazione di due nuove linee tra le città di San Juan de Los Morros e San Fernando de Apure e tra le città di Chaguaramas e Cabruta. In Venezuela Impregilo è inoltre impegnata nella realizzazione del progetto idroelettrico del Rio Caroni che prevede la costruzione della diga di Tocoma, una delle dighe più grandi in costruzione al mondo.

Impregilo (09.11.11): Principali risultati consolidati al 30 settembre 2011:

- **Ricavi complessivi: 1.518,1 milioni di euro** (1.511,6 milioni)
- **EBIT: 122,5 milioni di euro** (181,2 milioni che aveva beneficiato degli effetti di natura non ricorrente relativi alla cessione della concessionaria argentina Caminos de Las Sierras pari a 65,5 milioni di euro)
- **RoS: 8,1%**
- **Utile netto: 58,7 milioni di euro** (114,1 milioni, che aveva beneficiato degli effetti di natura non ricorrente relativi alla cessione parziale della controllata brasiliana Elog pari a circa 43,0 milioni di euro ed alla cessione della concessionaria Caminos de las Sierras per circa 65,5 milioni di euro)
- **Indebitamento finanziario netto: 596,0 milioni di euro** (313,4 milioni)
- **Portafoglio complessivo di Gruppo: 22,0 miliardi di euro**

Il Consiglio di Amministrazione di Impregilo, riunitosi sotto la presidenza di Massimo Ponzellini, ha esaminato e approvato il Resoconto intermedio di gestione al 30 settembre 2011. Il Gruppo Impregilo ha chiuso il periodo in esame con risultati positivi. Tali risultati riflettono la solidità e la competitività del Gruppo Impregilo come confermano i significativi risultati commerciali conseguiti, in particolare nel settore Costruzioni, negli Stati Uniti, in Romania ed in Italia. In tale ambito, infatti, la diversificazione geografica e produttiva che il Gruppo Impregilo persegue con successo ha consentito il mantenimento di positivi livelli di redditività. Al fine di analizzare più compiutamente i risultati economici conseguiti nel corso dell'esercizio si ritiene opportuno effettuare una breve descrizione dei principali fattori e avvenimenti, a livello internazionale e domestico, che hanno avuto impatti sull'operatività del Gruppo. Le condizioni di incertezza evidenziate dai mercati internazionali già nei precedenti periodi continuano a costituire un elemento di criticità per le imprese che operano in settori industriali caratterizzati da forti investimenti in capitale fisso come quelli in cui Impregilo opera. Nella seconda parte del periodo in esame si è inoltre sviluppata una nuova e significativa situazione di crisi finanziaria nei paesi dell'area Euro con rilevanti effetti sia sul sistema creditizio che più in generale sulla finanza pubblica. Gli interventi delle autorità europee sui mercati finanziari si sono accompagnati a nuove misure a livello nazionale di contenimento del debito pubblico che, se pur orientate prevalentemente alla riduzione della spesa e non degli investimenti, hanno però contribuito al mantenimento di elevati livelli di incertezza circa le capacità di rapida ripresa del sistema economico sia domestico che internazionale. Per quanto riguarda la situazione politico/economica dell'area del mediterraneo, si ricorda come sin dall'inizio del corrente esercizio si sia riscontrata una nuova fase critica che ha visto alcuni paesi come la Tunisia, l'Egitto e la Libia, essere il teatro di forti tensioni interne rapidamente degenerate in conflitti politici di grande portata che hanno modificato i precedenti equilibri interni. In particolare, lo sviluppo della situazione in Libia ha costretto il Gruppo – che in tale paese è presente con una partecipazione di controllo in una società di diritto locale – a sospendere temporaneamente le proprie attività industriali nell'attesa che le condizioni politiche e sociali riprendano le necessarie caratteristiche di sicurezza e stabilità. Pur nell'assenza di significative criticità in merito agli investimenti effettuati in tale area, sostanzialmente coperti dalle anticipazioni contrattualmente previste e ricevute, si confermano le previsioni prudenziali effettuate dal Gruppo che

non considerano la ripresa delle stesse attività produttive in Libia nel corso dell'esercizio attualmente in corso. Con riferimento al mercato domestico delle infrastrutture si evidenzia che nel corso dei primi nove mesi del 2011 sono state avviate le procedure relative all'avvio di alcuni importanti e significativi progetti, alcuni dei quali vedono coinvolto il Gruppo, come quelli relativi allo sviluppo delle infrastrutture stradali e di trasporto urbano nell'area di Milano ed all'ulteriore potenziamento della rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità. In tale contesto, il Gruppo Impregilo ha saputo valorizzare la propria posizione di leadership nel mercato italiano con l'aggiudicazione del progetto per la realizzazione e gestione della nuova linea 4 della Metropolitana Milanese, evidenziando così – pur in presenza di una costante incertezza che caratterizza l'avvio dei grandi cantieri in Italia – una rinnovata e più marcata presenza sul mercato domestico.

Poltrona Frau (10.11.11): L'anno prossimo compirà cent'anni, proprio come quel divano Chester che Renzo Frau disegnò nel 1912, ispirandosi ai modelli dell'Inghilterra edoardiana, quando fondò l'azienda, a Torino. E proprio il Chester, reinterpretato dall'architetto Frank Fusaro, torna a proporsi come icona del marchio Poltrona Frau a New York, presentandosi in forma "circolare" nella lobby del Dream Hotel Downtown inaugurata a settembre. Quello di Manhattan è solo l'ultimo di una serie di progetti che stanno rilanciando il settore contract del brand. Dopo la frenata del primo semestre, il segmento ha ripreso a crescere nella seconda metà dell'anno: oltre a New York, Poltrona Frau ha concluso un lavoro ad Atene, per la Fondazione Onassis, che per i due Auditorium della propria sede ha scelto le poltroncine Pitagora, ideate nel 1995 da Lella e Massimo Vignelli. E a Milano per il cinema Odeon, che dal 4 novembre ha una sala esclusiva di 32 posti, rivestiti con pelle Frau. Il contract è un comparto molto fluttuante, spiegano dall'azienda, con picchi stagionali elevati, capaci di influenzare anche in modo significativo il fatturato aziendale. Fatturato che per Poltrona Frau (marchio del Poltrona Frau Group assieme a Cassina, Cappellini, Nemo, Gutram e Gebriider Thonet Vienna) nei primi sei mesi 2011 si è mantenuto (con 66,3 milioni sui 128,7 complessivi del Gruppo) sui livelli del primo semestre 2010, quando aveva chiuso l'intero anno con ricavi di 138,4 milioni (su 260,6 del Gruppo). Il contract rappresenta circa il 20% del giro d'affari di Poltrona Frau. «Il cuore della nostra attività - precisa il brand director Roberto Archetti - resta il residenziale, che vale il 50% del fatturato e nei Paesi asiatici e americani sta crescendo a doppia cifra». Mail contract è un ramo strategico, anche per penetrare nuovi mercati, dato che spesso funziona come apripista per far conoscere il marchio e rafforzarne la credibilità. Proprio i nuovi mercati hanno del resto garantito a Poltrona Frau i livelli di redditività degli anni precedenti, anche in questo turbolento 2011. «Alla crisi si reagisce ampliando il proprio target, in termini sia geografici, sia di utenti finali», spiega Archetti. Per raggiungere una clientela più ampia, più giovane, Poltrona Frau sta lavorando da un po' di tempo anche su collezioni dalle linee più semplici e di design, o aperte a nuovi prodotti, come la neonata serie di oggetti e accessori Atelier. «E poi occorre mantenere sempre i tratti distintivi del nostro prodotto - prosegue -: qualità dei materiali e artigianalità della produzione». Caratteristiche che è importante spiegare ai clienti, e a questa logica risponde la progettazione di showroom e punti vendita «dove il cliente possa vivere prima di tutto un'esperienza sensoriale - aggiunge Archetti -, non pensare al prezzo come elemento determinante nella scelta di un prodotto, ma comprendere il lavoro e i valori che ci stanno dietro». Con questo obiettivo sono pensati i nuovi showroom aperti, o in progettazione, in Asia e America latina, ma anche negli Stati Uniti (a breve inaugurerà a Miami uno spazio di 2.500 mq, destinato a Poltrona Frau, Cappellini e Cassina) e nella sempre importante Europa (l'ultimo è quello di Nizza, aperto il 3 novembre). *(Giovanna Mancini)*

Gavio (10.11.11): Arriverà a giorni nel quartier generale di Autostrade la controproposta di Gavio per il riassetto di Impregilo. Il gruppo di Tortona, socio dei Benetton e dei Ligresti nella holding che detiene il 29,9% del general contractor, avrebbe già pronto l'asso da calare nella partita per il controllo del gruppo di costruzioni, giocata a distanza con Salini. Quest'ultimo, che ha di recente acquistato l'8% di Impregilo sul mercato, avrebbe prospettato ad Autostrade la possibilità di ottenere la quota in capo a Impregilo della concessionaria brasiliana Ecorodovias in cambio dell'appoggio al progetto di consolidamento di Salini nel gruppo milanese. L'idea di Gavio sarebbe allontanare il socio Benetton dalle sirene romane facendo perno sullo stesso punto: le autostrade. Se i Benetton dovessero decidere di cedere le loro quote in un futuro riassetto di Impregilo, girandole a Gavio e non a Salini, potrebbero averne in cambio una contropartita in concessioni. E in questo caso Gavio potrebbe mettere sul piatto una soluzione che passerebbe non solo per Ecorodovias ma anche per la soluzione dell'impasse su Autotrade Sud America, la JV proprio tra il gruppo di Tortona e i Benetton che ha congelato il collocamento di Autopista do Pacifico. (...) *(LUISA LEONE)*