

INFRASTRUTTURE

Ltf aggiudica i primi tre lotti: per noi c'è Tecnimont, Sea Consulting e Studio Quaranta Il preliminare della Torino-Lione alla cordata italo-franco-svizzera

DI MARIA CHIARA VOCI

Sarà l'avvio, a settembre, della campagna per i sondaggi geognostici il primo impegno sul campo per i progettisti della futura linea Torino-Lione. La Lyon-Turin Ferroviarie (Ltf) ha reso noti, lo scorso 25 maggio, i nomi delle società incaricate di elaborare il progetto preliminare sul versante italiano della tratta frontaliere della linea. Partono da questa data i dodici mesi necessari per l'elaborazione del tracciato e per le successive approvazioni.

L'appalto, suddiviso in tre contratti, è stato aggiudicato per le opere civili, geologia, ambiente e coordinamento generale al raggruppamento costituito da **Bonnard et Gardel, Arcadis, Lombardi, Amberg, Tecnimont, Sea Consulting, Studio Quaranta**, che vede lavorare fianco a fianco le società svizzere che hanno progettato il Loetichberg e

I progettisti del Gottardo insieme agli studi torinesi

il Gottardo con un pool di professionisti del territorio, che ben conoscono le caratteristiche territoriali della Valle di Susa. La parte relativa all'esercizio e manutenzione è affidata al raggruppamento **Italferr, Systra e Inexia** mentre la sicurezza è andata alla cordata **Bonnard et Gardel, Amberg, Lombardi, Arcadis, Tecnimont**. Restano, invece, ancora da scegliere le società che si

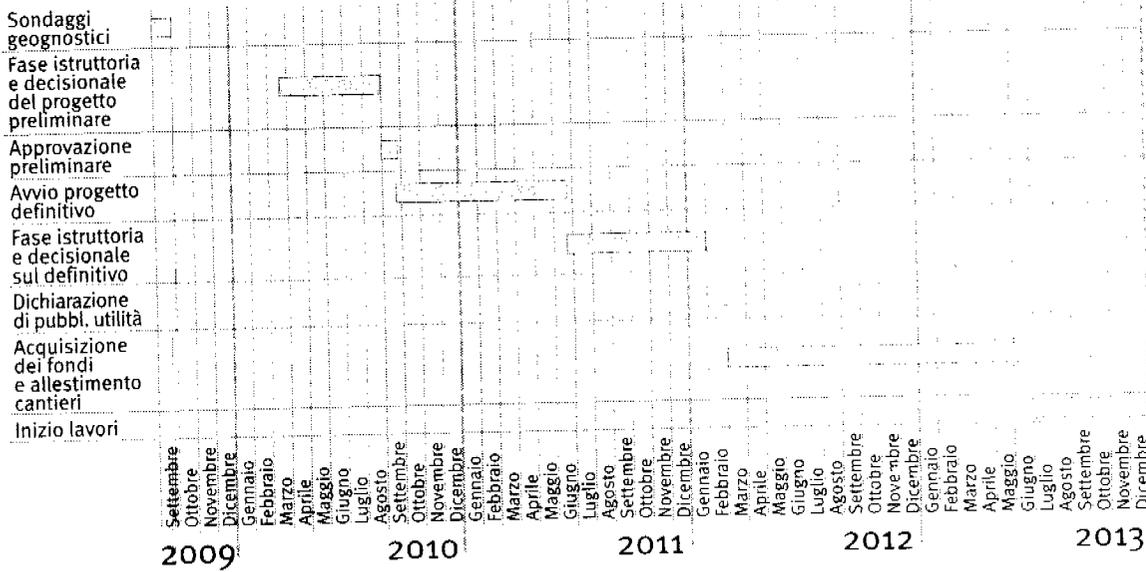
dovranno occupare degli studi architettonici e paesaggistici. Sciolto l'embargo sui nomi delle imprese vincitrici, a sorpresa, Ltf non ha voluto comunicare a «Edilizia e Territorio», il prezzo di aggiudicazione e il ribasso percentuale applicato. Nessun dettaglio è trapelato inoltre sul numero di concorrenti che hanno partecipato alla gara. Informazioni che le direttive comunitarie chiedono di pubblicizzare a gara avvenuta in varie formule. Il motivo di questa insolita riservatezza, secondo indiscrezioni non confermate dalla società, sarebbe la possibilità di eventuali oscillazioni degli importi finali nella fase di definizione dei contratti, nonostante l'aggiudicazione ormai avvenuta.

Non commenta i risultati della gara neppure Mario Virano che, così come è indicato da un documento approvato il 4 febbraio scorso, avrà il compito insieme all'Osservatorio tecnico di sovrintendere con un ruolo di governance alla progettazione preliminare. Lo sviluppo del tracciato sarà portato avanti da Ltf in concomitanza e in collaborazione con Rfi che ha competenza sulla tratta italiana della linea e che avrebbe già avviato, da qualche settimana, i lavori per la realizzazione dello studio di impatto ambientale dell'infrastruttura. «Particolare attenzione - si limita a commentare Ltf - sarà posta alla territorializzazione della nuova linea in Italia, in modo che l'opera sia intesa come parte della progettazione del territorio con l'obiettivo di generare valore aggiunto per le collettività. Saranno perciò particolarmente accurate l'impostazione e la gestione cantieri, con il coinvolgimento locale». Soddisfatti per il rispetto dei tempi e per l'inserimento all'interno dei vincoli di progettazione degli aspetti di tutela e rilancio del tessuto piemontese si dicono, inoltre, la presidente della Regione, **Mercedes Bresso** e l'assessore ai Trasporti, **Daniele Borioli**. «Ora - precisano - si tratta di proseguire su questa strada, garantendo il rispetto del cronoprogramma e delle prescrizioni».

Al di là delle dichiarazioni di rito, l'unica novità ai fini dello sviluppo dell'opera è, per il momento, la conferma del mese di settembre come data di inizio dei carotaggi in Valle. Seguiranno l'approvazione del progetto preliminare entro l'estate del prossimo anno, l'inizio dei lavori per il cunicolo esplorativo del tunnel di base a settembre 2010, lo sviluppo del progetto definitivo e la dichiarazione di pubblico interesse entro febbraio del 2012. L'avvio dei lavori è sempre programmato per il 2013 mentre la messa in esercizio della linea è al 2023.

Una scadenza importante sarà anche l'appuntamento elettorale del 6 e del 7 giugno prossimi che porterà al rinnovo dei vertici delle amministrazioni locali valsusine. L'apertura al dialogo dei futuri rappresentanti delle istituzioni locali sarà, infatti, una condizione fondamentale per evitare il ripetersi degli scontri fra i No Tav e le forze dell'ordine che nel 2005 hanno caratterizzato l'avvio dei carotaggi in località Seghino di Mompantero. Ma da allora - anche se la recente "chiusura" di Ltf sembra dimostrare l'esatto contrario - la trasparenza delle informazioni e il clima intorno all'opera dovrebbero essere cambiati. ■

CONFERMATO: SI PARTE A SETTEMBRE CON I SONDAGGI



Il presidente della società di ingegneria: «Il portafoglio ordini salirà del 20% nel 2009 anche grazie a queste due ultime acquisizioni»

E Di Amato vince anche un maxilotto della Sa-Rc

DI VALERIA UVA



■ Fabrizio Di Amato, presidente e Ad di Maire Tecnimont

Oltre all'aggiudicazione dei contratti per opere civili e sicurezza della linea ferroviaria Torino-Lione, la settimana scorsa ha portato in dote a Maire Tecnimont anche un macrolotto della Salerno-Reggio Calabria.

La società guidata da Fabrizio Di Amato è infatti l'aggiudicataria provvisoria (si attende la verifica della documentazione amministrativa) del macrolotto n. 3, parte seconda dell'autostrada meridionale, in Calabria. Svolgerà il ruolo di general contractor in Ati con il consorzio stabile Uniter. Tecnimont ha sbaragliato otto concorrenti: da Cmc ad Astaldi, al cosorzio Sis (Impregilo si era invece ritirata). Il contratto ha un valore di circa 400 milioni su una base d'asta di 500.

Presidente Di Amato, questa doppietta ha il sapore di un ritorno in grande stile in Italia?

In realtà non abbiamo mai abbandonato il nostro Paese. Aspettavamo solo delle opportunità. Maire

Tecnimont ormai si propone nel campo delle infrastrutture soprattutto come main contractor, come nel caso della Salerno-Reggio Calabria, oppure per opere complesse, come per la Torino-Lione.

Le nuove commesse cambieranno la composizione del vostro portafoglio?

Non in modo significativo perché vanno a rimpiazzare alcuni lavori terminati. Restiamo proiettati molto verso l'estero, che pesa per noi intorno al 90 per cento.

In che modo ha impattato su di voi la crisi economica?

Siamo una società multibusiness che spazia dall'energia, al gas alle infrastrutture. Per queste ultime contiamo molto sui piani di rilancio varati dai Governi di tutto il mondo. L'energia, invece, non si è mai fermata. E anche il gas: in Italia stiamo concorrendo per l'impianto di Por-

to Emepedocle.

Cosa prevedete per il bilancio 2009?

Come portafoglio lavori infrastrutture a fine del primo trimestre siamo in linea con il 2008. Con questa commessa la componente italiana del portafoglio ordini potrebbe crescere fino a rappresentare oltre il 20% del totale. Per il resto pensiamo di confermare le guidance del 2008. L'anno scorso il gruppo ha realizzato ricavi per 2.463 milioni e un utile netto di 117.

Anche il Terzo Valico sembra risvegliarsi con l'assegnazione di un miliardo da parte del Cipe. Come si riflette sulla fase esecutiva il contenzioso in atto con Impregilo?

Nessun riflesso. Un conto sono i problemi dei soci, un altro le attività del Cociv. Abbiamo attivato un arbitrato perché riteniamo che la nostra cessione della maggioranza di quote del Cociv, dal 2003 a oggi non si sia mai perfezionata.

Perché?

Manca un passaggio fondamentale: l'assenso del committente, cioè delle Ferrovie. Secondo noi il benessere non poteva arrivare: in un affidamento diretto non può cambiare la compagine, pena la violazione della concorrenza.

La Salerno-Reggio Calabria è una sfida impegnativa. Soprattutto sotto il profilo della sicurezza e dei pericoli di infiltrazione mafiosa. Come pensate di affrontarla?

Maire Tecnimont è attiva in 24 Paesi, alcuni molto a rischio. Penso alla Nigeria o all'Algeria o al Cile. Proprio in quest'ultimo abbiamo avuto un cantiere occupato per un mese dalla cittadinanza. In Calabria non sarà diverso. Il nostro punto di forza è che lavoriamo per processi, senza concentrare le funzioni e le responsabilità in una sola persona. E in Calabria siamo già presenti sulla linea ferroviaria Catanzaro-Lamezia. ■

In Calabria già presenti: nessun problema di sicurezza