



Il 78% del fatturato realizzato all'estero ma i dati 2010 evidenziano un calo del 24% dei ricavi

Impregilo in cerca della svolta

Pesa la stasi del mercato italiano – Migliorano margine e risultato operativi

DI ALDO NORSA

Bilancio di luci e ombre nel 2010 per la prima impresa italiana delle costruzioni.

Nel triennio il margine operativo lordo (Ebitda) migliora del 12,4% e l'Ebitda margin passa da 8,5 a 13,7%; il risultato operativo (Ebit) cresce del 18,5% e il suo margine dal 6,4 al 10,9%. Quanto al capitale investito netto e al patrimonio netto si incrementano dell'84,1 e del 36,6 per cento.

Ma pur spingendo il più possibile all'estero (dove è arrivato a realizzare il 78% del fatturato in 30 Paesi), Impregilo ha presentato un bilancio 2010 che non lo fa avanzare in Europa e nel mondo. A differenza del suo inseguitore, Astaldi, che ha di poco mancato uno storico sorpasso: se infatti il primo è sceso (del 24,2%) a 2.062 milioni di ricavi consolidati, il secondo è salito (del 9,2%) a 2.045 milioni (55,1% dei ricavi operativi).

Se poi si considera che Impregilo contabilizza 309,9 milioni (-57,8%), prodotti dalla controllata Fisia Italimpianti (nella dissalazione dopo aver abbandonato il trattamento rifiuti solidi urbani) che è in via di dismissione (almeno parziale), il sorpasso risulta acquisito.

Come si è giunti a tanto? Certo le difficoltà del mercato nazionale sono le prime responsabili: per quanto riguarda le costruzioni, basti ricordare che i ritardi si accumulano per opere che Impregilo ha da troppi anni in portafoglio, il ponte sullo Stretto di Messina o il Terzo valico ferroviario Milano-Genova o "passi falsi" in importanti gare come quella per la Pedemontana veneta; per quanto attiene le concessioni il mancato sblocco di quelle autostradali assentite dell'Anas; per quanto interessa l'attività impiantistica, la vicenda giudiziaria del progetto Rsu Campania, che continua anno dopo anno ad appesantire le finanze del gruppo e anche a lederne l'immagine.

NEL 2010 +56% PER IL RISULTATO NETTO

I dati di bilancio di Impregilo

Valori in euro/000	2010	Var. 2010/09
Ricavi	2.062	-24,2%
Margine operativo lordo (Ebitda)	282	47,6%
Ebitda margin	13,7%	-
Risultato operativo (Ebit)	224	55,6%
Ebit margin	10,9%	-
Risultato netto	128	56,1%
Net margin	6,2%	-
Capitale investito netto	1.440	23,1%
Patrimonio netto	1.127	25,9%
Posizione finanziaria netta	-313	-13,8%
Portafogli ordini	23.120	11,2%
Debt/equity	0,28	-

Fonte: elaborazione di Guamari su dati di bilancio Impregilo

L'ESTERO

Le notizie non sono tutte buone: se nel comparto delle concessioni (autostradali) Impregilo ha messo a segno bei colpi dal punto di vista economico/finanziario (come la quotazione in Brasi-

le della società Ecorodovias e la cessione, con 65,5 milioni di plusvalenza ante imposte, dell'argentina Caminos de Las Sierras) e ha anche vinto la concessione «Ruta del Sol» in Colombia; nell'aggiudicazione di nuovi lavori

non manca qualche "stonatura": a Panama, dove si era celebrata la vittoria per l'ampliamento del Canale (in un raggruppamento guidato da Sacyr y Vallehermoso) è mancata la vittoria nella gara per la metropolitana, mentre in Libia la prospettiva di realizzare, tramite la filiale Litco, 260 milioni di lavori si allontana quantomeno nel tempo a causa della guerra civile in corso.

Non per niente l'amministratore delegato, Antonio Rubegni, ha dichiarato che Impregilo cerca la svolta dopo tre anni difficili.

Perché, come si evince dalla tabella a fianco, non tutti gli indicatori di bilancio, su base triennale, consolano: in primis i ricavi, che scendono dal 2008 al 2010 del 30,3% (in controtendenza rispetto ai competitori di riferimento) ma anche il risultato netto che cala nel triennio del 23,8%, sostenuto da partite straordinarie di alienazioni (pur crescendo il net margin dal 5,7 al 6,2%). ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per i ritardi sui finanziamenti Roma, i lavori alla metro C rischiano la sospensione

DI GIULIA DEL RE



■ La macchina Tbm ferma a tempo indeterminato

Rischio stop sul cantiere della metro C della capitale. A lanciare l'allarme, le organizzazioni sindacali Feneal Uil, Filca Cisl, Fillea Cgil, che nei giorni scorsi hanno diffuso una nota in cui facevano sapere che «il ritardo dei finanziamenti per i lavori relativi alla tratta T3 della linea metro ha posto le due macchine scavatrici Tbm al prossimo fermo per un tempo di durata indefinita.

L'imminente fermo rischia di provocare una naturale ricaduta occupazionale». Già sul cantiere, a detta dei sindacati, nelle ultime settimane gli addetti allo scavo sono stati ridotti di una quarantina di unità: da poco meno di 200 a circa 150, «senza alcuna contrattazione con i sindacati», ha lamentato **Attilio Vallocchia**, della Filca Cisl. Intanto, però, un'altra incertezza avvolge il destino della più grande infrastruttura in corso di realizzazione nella capitale: all'interno delle gallerie, dove gli operai e i tecnici lavorano, «circola la voce che il progetto della linea metro C sia stato modificato con una variante in corso d'opera, e che le fermate di Colosseo e Venezia siano state eliminate», ha fatto sapere **Anna Pallotta**, della Feneal Uil.

Il cambio di programma, auspicato da sempre dall'associazione Celio, faciliterebbe la realizzazione della linea metro che non sarebbe costretta ad attraversare il centro storico e l'area archeologica sotterranea, con ovvie complicazioni. Ma certo creerebbe non pochi problemi ai pendolari, che non avranno praticamente fermate disponibili all'interno del centro storico, visto che anche la fermata a largo Argentina è stata eliminata dal progetto per complicazioni di natura archeo-

logica. Mentre i sindacati annunciano lo stato di agitazione «finché non avremo chiarimenti sulle risorse e sul proseguimento dei lavori», dal Campidoglio, il sindaco Gianni Alemanno fa sapere: «i soldi ci sono, la realizzazione dell'infrastruttura andrà avanti».

Almeno fino al Colosseo, dove la linea metro C è stata finanziata dal Cipe: l'ultimo finanziamento di 792 milioni risale a novembre dell'anno scorso ma è proprio su questo finanziamento che i sindacati hanno avanzato dei dubbi. «Dove sono queste risorse? Sono ferme per motivi burocratici?», si chiede Vallocchia. A mancare all'appello, secondo Pallotta potrebbero essere, invece, le risorse a carico della Regione Lazio e del Comune di Roma, alle prese con i tagli agli enti locali imposti dal Governo.

Intanto, infiamma la polemica politica. E se l'opposizione capitolina di centro-sinistra chiede «chiarimenti urgenti» sul proseguimento del cantiere. L'assessore comunale alla Mobilità, **Antonello Aurigemma** assicura: «Il cronoprogramma dei lavori della linea C non ha subito alcuna modifica rispetto a quello comunicato due anni fa. Il tratto Pantano-Centocelle, quindi, verrà concluso entro febbraio 2012, il tratto Pantano-Lodi entro l'ottobre 2012 e il tratto Pantano-San Giovanni entro dicembre 2013. Lo slittamento temporale che si è registrato è dovuto alle normative tecniche – come quelle in materia sismica e in materia di terre e rocce da scavo – che il legislatore ha modificato dopo l'apertura dei cantieri, nonché alle numerosissime problematiche archeologiche emerse nelle stazioni Centocelle-Lodi e S. Giovanni». ■

IN BREVE

In Emilia Romagna è allarme pagamenti

Un miliardo e 200mila euro di pagamenti di Comuni e Province emiliano-romagnoli per lavori pubblici bloccati dal patto di stabilità. Investimenti delle amministrazioni locali in caduta libera: 324,4 milioni in meno nel 2011, a cui si aggiunge un'ulteriore riduzione di 401,9 milioni prevista per il 2012, sempre a causa dei vincoli alla spesa pubblica. Senza contare i 567,8 milioni stanziati dal Cipe a giugno del 2009 per opere pubbliche destinate alla Regione, dei quali non è stato ancora speso un euro in cantieri. Sono i numeri del rapporto congiunturale dell'edilizia presentati dall'Ance la scorsa settimana.

Firma Cal-Pedemontana

Il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, ha firmato l'atto aggiuntivo alla convenzione Cal-Pedemontana, ultimo tassello ufficiale per l'approvazione del nuovo piano finanziario dell'autostrada in Pf (costo complessivo 5.054 milioni, contributo pubblico 1.244 milioni). Resta invariato il valore di subentro, 1.290 milioni, ma con due clausole: ogni andamento quinquennale migliore delle previsioni dovrà portare a una riduzione del subentro (e non delle tariffe) e in caso di gara deserta a fine periodo sarà prorogata la gestione a Cal fino ad ammortamento completo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA