

**NUOVE AUTOSTRADE/ Il settore in crescita apre le porte a dirigenti e ingegneri**

## Quelle carriere da costruire sull'asfalto

All'inizio del mese di dicembre sono state assegnate due gare importanti nel Nord Italia. In Lombardia per la Cremona-Mantova, alla concessionaria guidata da Autostrade Centro Padane, e in Veneto a favore di Impregilo per la progettazione, realizzazione e gestione della Pedemontana. Entrambe le gare hanno visto le aziende candidarsi con i criteri del General Contractor con fondi gestiti secondo le normative del project financing.

Le risorse umane e professionali coinvolte nei progetti riguardano ingegneri - progettisti, strutturisti, pianificatori, impiantisti, esperti nei trasporti e nelle infrastrutture a rete, esperti in ingegneria sismica - , architetti, esperti in pianificazione urbanistica, paesaggisti, economisti, esperti nella finanza di progetto, geologi e agronomi, per quanto riguarda la ricomposizione fondiaria. Nonché, naturalmente, impiegati e operai.

Impregilo è la società che vanta, in Italia, la maggiore esperienza del settore. Ha infatti iniziato con i lavori dell'Alta Velocità. Nel Veneto, in particolare, la concessione per la Pedemontana si aggiunge a quella del Passante di Mestre avviata nel 2004 e non lontana dalla consegna definitiva, prevista nel 2008. Quest'opera però non è in project financing in quanto la società concessionaria è l'Anas.

In linea generale, gli impegni in project financing comportano la costituzione di una struttura permanente che riguarda la gestione finanziaria e prevede il coinvolgimento di studi legali specializzati. Saranno invece affidate a un consorzio di imprese le funzioni di General Contractor che riguardano la progettazione, la costruzione e la gestione delle autostrade. In particolare, durante la costruzione della Pedemontana Veneta, l'azienda di Sesto San Giovanni terrà per sé solo le funzioni di direzione dei lavori, controllo qualità, monitoraggio ambientale e sicurezza, mentre appalterà all'esterno tutti i lavori.

Sulla base dell'esperienza pregressa, Giorgio Desideri, capo progetto di Impregilo, stima il coinvolgimento di una ventina di imprese in qualità di appaltatori principali e un'altra ottantina in subappalto. Nei lavori saranno coinvolte più di 1.600 persone tra operai, impiegati (circa il 25%) e una trentina di dirigenti. Le risorse interne a Impregilo sono composte prevalentemente da giovani ingegneri che in questi anni di attività sono cresciuti professionalmente e hanno maturato una sensibilità particolare che deve coniugare le istanze del pubblico, in termini di norme e criteri di sicurezza e impatto ambientale, con le esigenze del privato, nella velocità di realizzazione e necessità di ricavi.

In Lombardia, la Cremona-Mantova, per cui l'ente concedente è Infrastrutture Lombarde, fa parte di un pacchetto regionale che comprende anche la Broni-Mortara-Pavia e la BreBeMi che ha visto la convenzione firmata quest'anno.

Il progetto di costruzione dei 60 chilometri della Cremona-Mantova presenta delle caratteristiche innovative che valorizzano le competenze di progettisti, esperti in ingegneria sismica, strutturisti e impiantisti. La grande opera può contare su un budget di 762 milioni di euro di cui 90 sono di contributo regionale. I lavori inizieranno nel 2009 e la consegna della prima tratta, la Cremona-Tomata, è prevista per il 2012. Dureranno invece oltre sei anni i lavori per la realizzazione dei 90 chilometri dell'infrastruttura veneta che collega il comune vicentino di Montebelluna con quello di Spresiano, in provincia di Treviso, e prevede la costruzione di nove viadotti e 15 chilometri di tunnel. I lavori in quota Impregilo sono di 630 milioni di euro. In prossimità della consegna definitiva si pianificherà la fase di gestione delle autostrade per costruire società concessionarie che dovranno occuparsi di gestirle e mantenerle nonché di riscuotere i pedaggi, seguire con le banche il rientro dei debiti e provvedere ai ricavi complessivi.

Gioacchino De Chirico