

« Rosengarten non ha i requisiti »

Seeber (Leitner): « Sul tunnel, Euregio Finance non mi ha ascoltato »

BOLZANO - «Rosengarten non ha i requisiti per partecipare ad una cordata che voglia fare da general contractor per il tunnel del Brennero» . Michael Seeber, presidente del Gruppo Leitner di Vipiteno, è un fiume in piena. Da due anni non parlava di tunnel. Eppure è stato tra i primi amministratori di Euregio Finance, la holding altoatesina nata nel 2004 appositamente per l'affare tunnel. Pian piano si era defilato. Ma pochi giorni fa il Consorzio Stabile Costruttori Alto Adige, presieduto da Martin Klapfer della Seeste Bau (anch'essa controllata da Seeber), ha firmato un preaccordo con colossi austriaci (Strabag e Porr), tedeschi (Züblin) e italiani (Impregilo, Grandi Lavori Fincosit e Cmc) per una cordata internazionale interessata al ruolo di general contractor. Tutte aziende con cui Leitner e Seeste avevano già contatti. Un colpo che ha spiazzato la Rosengarten spa (la società creata da Euregio Finance, Finanziaria Trentina e Cis di Verona) per coordinare gli imprenditori interessati all'appalto del tunnel e che a sua volta aveva contatti con Strabag, secondo colosso europeo dell'edilizia. Mercoledì sera il presidente di Rosengarten, Gerhard Brandstätter, ha incontrato Seeber, Klapfer e Negri (direttore del Collegio dei Costruttori). Anche perché il Consorzio, appena due settimane fa, era stato invitato ad entrare in Euregio Finance e nulla era trapelato, in quell'incontro, sull'imminente accordo per il general contractor.

Perché i costruttori altoatesini hanno fatto un preaccordo con colossi italiani e stranieri senza coinvolgere Rosengarten?

«Il gruppo Leitner detiene una cifra minima di AlpenAir, la holding che controllava Air Alps e che è socia di Euregio Finance, in cui la mia quota, quindi, è ancor più bassa. La questione è semplice: Rosengarten non ha i requisiti per partecipare a cordate per il bando di general contractor. Quando Euregio Finance muoveva i primi passi, proposi di acquistare un'impresa edile con i requisiti giusti, ovvero con il fatturato, i certificati Soa e il numero di dirigenti necessari previsti dalle norme sul general contractor. Ci vogliono anni di attività per ottenere questi requisiti. Erano stati avviati contatti con un'azienda, ma non si volle proseguire su questa strada. Non ho avuto screzi con nessuno, da allora seguò la mia strada. Non vedo i vertici di Euregio Finance, Gabrielli e Senfter, forse da due anni».

Perché il Consorzio Costruttori non è entrato in Euregio Finance?

«Il Consorzio, per statuto, non può partecipare ad iniziative finanziarie. Possono farlo le singole imprese associate». «È difficile, per l'amministratore delegato Gabrielli, chiedere soldi destinate a imprese finanziarie, dopo che in molti, me compreso, si sono scottati con la questione Air Alps. All'inizio partecipai con 250mila euro, poi ne misi altri 100mila: tutto perduto. Soldi che avrei potuto dare in beneficenza, oggi sarei più contento».

Ma Air Alps vive ancora e sembra abbia preso la direzione giusta...

«Lo auguro a chi crede in questa compagnia. Posso dire che un anno fa, pur avendo prenotato il posto online, mi ritrovai a Fiumicino con il volo che non accettava più passeggeri. Dovevo tornare per forza in Alto Adige per l'inaugurazione del Ronda Express in Gardena.

Trovai una soluzione d'emergenza, ma scrissi due lettere di protesta alla compagnia, di cui ero azionista. Nessuno mi rispose. Inammissibile » .

Torniamo al tunnel. Rosengarten per partecipare deve comprare una società edile?

«Potrebbero dare spazio ad imprese edili di spessore presenti, ad esempio, nella Cis di Verona. Sia chiaro: il tunnel devono farlo i costruttori, non i finanziari o gli immobiliari. I costruttori altoatesini, riuniti in un consorzio, ci provano con una cordata forte ed equilibrata tra Italia e Austria. Un appalto da almeno 5 milioni di euro, al quale parteciperanno altre cordate. Il tunnel va da Fortezza a Innsbruck. Se i costruttori altoatesini volessero costruire a Verona, troverebbero le porte aperte? Perché coinvolgere i costruttori veronesi e trentini? Potrebbero dedicarsi alle tratte di accesso, che forse costeranno più del tunnel. Anzi, senza gli accessi non ha senso nemmeno il tunnel: non avrebbe utilità una galleria a transito veloce se poi i treni dovessero raggiungere Verona a 30 chilometri orari» .

Felice Espro

La replica

Brandstätter: « C'è tempo per trovare un'intesa »

BOLZANO - L'avvocato Gerhard Brandstätter, presidente di Rosengarten, non si scompone: ha ancora fiducia in una ricomposizione del mondo imprenditoriale altoatesino sull'affare tunnel del Brennero, anche se l'incontro di mercoledì sera con il Consorzio Costruttori non ha raggiunto l'esito sperato. «Vogliamo la stessa cosa - afferma l'avvocato - e cioè creare opportunità di lavoro per le imprese locali. Ci vedremo ancora, nei prossimi mesi, per risolvere questa divergenza e sono certo che troveremo una soluzione». I costruttori sostengono che Rosengarten non ha i requisiti per partecipare al bando del general contractor. «E infatti - chiarisce Brandstätter - Rosengarten vuole fare il coordinamento delle varie capacità imprenditoriali in vista dell'appalto del tunnel, mai parlato di general contractor. Ritengo che un'azione di coordinamento sia indispensabile per procedere in armonia e con maggiori chance di successo». Rosengarten, però, è composta anche da imprenditori trentini e veronesi, presenze non gradite ai costruttori altoatesini: «Chi vuole tutto per sé rischia di non ottenere nulla, meglio un accordo su vasta scala con le altre province interessate. Si tratta di trovare le opportune forme di collaborazione, contemplando gli interessi di tutti. Nessuno mette in dubbio che a realizzare il tunnel debbano essere i costruttori edili, ma è anche vero che un'opera del genere può comportare benefici per tante altre tipologie di imprese. Faccio un esempio: ci saranno migliaia di operai al lavoro, che in mensa potrebbero trovare lo speck Senfter. Ecco perché il tunnel non può essere solo un lavoro edilizio».

Ma di mezzo ci sono anche ruggini mai del tutto smaltite sul crac evitato in extremis di Air Alps, il cui salvataggio ha comportato sacrifici economici per gli imprenditori altoatesini coinvolti. Brandstätter lo sa bene, perché è stato tra i promotori dell'acquisizione della compagnia aerea da parte della holding sudtirolese AlpenAir: «Le ruggini su Air Alps possono essere superate. Swarovski dice sempre che per quindici anni ha tenuto in piedi la Tyrolean senza vedere benefici. Oggi Tyrolean è solida. Anche noi, con Air Alps, siamo stati pionieri e,

come sempre capita in questi casi, l'inizio è difficile e ci sono molti rischi. Ma oggi Air Alps sta lavorando bene ed ha prospettive concrete».

F. E.

In Trentino

Al via la cordata « Gli altoatesini ora collaborino »

TRENTO - Una trentina di costruttori, un'ora e mezza di riunione nella sede di Assindustria, un obiettivo chiaro: partecipare al più grande affare del territorio, la costruzione del tunnel del Brennero. Ieri pomeriggio, nei locali della sezione autonoma dell'edilizia, a Palazzo Stella, le più importanti aziende trentine del settore edile hanno messo le basi della cordata che, opportunamente integrata con alcuni colossi non trentini del comparto, aspira a eseguire i lavori per la costruzione dell'Eurotunnel. Per il bando del general contractor ci sono ancora due anni di tempo, ma le grandi manovre sono già cominciate. Lunedì il Consorzio stabile dei costruttori dell'Alto Adige ha annunciato un preaccordo con i colossi austriaci Strabag e Porr, la tedesca Züblin e le italiane Impregilo, Grandi lavori Fincosit e Cmc. Ieri è arrivata la risposta trentina. «Con calma e meno rumore stiamo facendo anche noi quel che c'è da fare», dice Dante Pasqualini, presidente della sezione autonoma dell'edilizia. Tra le aziende trentine interessate all'operazione ci sarebbero anche Collini, gruppo Rigotti, Adige Bitumi, Gabi. Ma sono solo alcune.

«Nella riunione - spiega Pasqualini - si è manifestato un notevole interesse. Ci saranno nuovi incontri, per allargare il novero degli interessati. È chiaro che il Trentino da solo non va da nessuna parte, come del resto l'Alto Adige. Le volontà di alcuni sudtirolesi di escludere il Trentino dall'affare mi sembrano assurde: ci sarà un bando internazionale, si possono fare alleanze, può vincere chiunque, senza esclusioni territoriali». La partita vera si gioca sulle alleanze, e Trento non pare agitarsi più di tanto di fronte ai sei colossi che hanno firmato un precontratto con i costruttori altoatesini. «Abbiamo contatti con grandi gruppi» rivela un operatore del settore, che preferisce restare anonimo. «È certo - continua - che per partecipare alla partita occorre accordarsi con alcuni colossi. Ma non è affatto detto che siano Impregilo o Strabag. Ce ne sono tanti altri e, ripeto, il Trentino dispone già dei contatti giusti. La convergenza con Bolzano non è obbligata».

A. Pap.