

# Renzi, l'ultimo cortigiano del re delle costruzioni

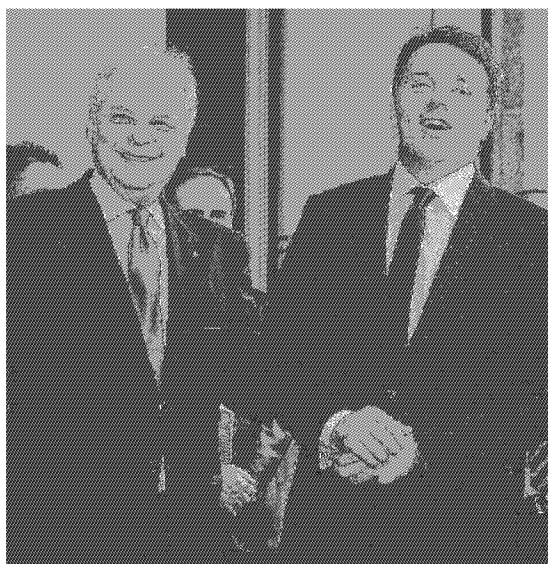
Soldi e politica. Da Tangentopoli al sì del premier al grande affare dello Stretto

» GIORGIO MELETTI

I casi sono due. O Matteo Renzi paga alla giovane età il prezzo di una scarsa memoria storica. Oppure, grazie alle sue rinomate doti di apprendimento, sa tutto. Trattandosi del presidente del Consiglio è difficile dire quale delle due ipotesi sia la più preoccupante.

La prima cosa da sapere è chi sia Michele Longo, il manager arrestato due giorni fa. Come mestiere principale è il capo delle *domestic operations* di Salini Impregilo. A lui fa capo il business italiano del gruppo guidato da Pietro Salini, il re delle costruzioni caro a palazzo Chigi. Longo non è solo presidente del Covic (costruttore del terzo valico ferroviario Genova-Tortona del costo di 6,2 miliardi). È, o è stato, anche numero uno del consorzio CavToMi (costruttore dell'alta velocità ferroviaria Torino-Milano), della società costruttrice dell'autostrada Pedelombarda, del Cavet (alta velocità Firenze-Bologna), di Iricav Due (alta velocità Verona-Padova). Un biglietto da visita di platino: tutte le grandi opere di cui si occupa partono come *project-financing* (realizzazione a spese del costruttore) e finiscono a carico di Pantalone. Fino all'ultimo euro.

**SALINI SI È ASSICURATO** la qualificata professionalità di Longo sfilando nel 2012 la Impregilo al gruppo Gavio dopo una lunga battaglia di cui fu arbitro l'allora presidente di Impregilo, Claudio Costamagna, in seguito scelto da Renzi per la guida della Cassa Depositi e Prestiti. Impregilo è la Santabarbara, il Sacro Graal degli appalti all'italiana. La sua storia è significativa, e chissà se Renzi se l'è studiata prima di andare



## In festa

Matteo Renzi con Pietro Salini, ad di Salini-Impregilo, alla festa dello scorso settembre per i 110 anni del colosso delle infrastrutture Ansa

a celebrare i 110 anni della Salini, esattamente un mese fa a Milano.

Mentre l'impresa romana affonda le sue radici all'inizio del '900, l'Impregilo è figlia di Manipulite. Fu costituita nel febbraio del 1994 fondendo la Cogefar-Impresit della Fiat con la Girola e la Lodigiani. Erano i tre big del cemento decapitati dalle inchieste milanesi sulla corruzione. I loro capi erano stati tutti arrestati. E si decise di salvare il salvabile partorendo un nuovo nome da proporre all'onore del mondo.

Da salvare c'erano soprattutto i ricchi contratti dell'Alta velocità ferroviaria, appena distribuiti dal *dominus* delle Fs Lorenzo Necci e dal suo braccio destro Ercole Incalza. All'operazione Alta velocità fu concesso un salvacondotto a futura memoria per una ragion politica superiore, sigillata proprio in quei giorni dal presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro e dal presidente del Consiglio Carlo Azeglio Ciampi: il pool Mani pulite aveva di

fatto bloccato tutti i cantieri e un bel pezzo di economia italiana, qualcosa bisognava far andare avanti.

**IMPREGILO È L'EREDE** ambittissima di quel salvacondotto. E per questo Salini quattro anni fa ha fatto di tutto per impadronirsene. Il primo atto del governo Monti, a fine 2011, fu di sbloccare i 6,2 miliardi per l'inutile Terzo valico a totale carico dello Stato, operazione firmata dal ministro delle Infrastrutture Corrado Passera e dal suo vice Mario Ciaccia: fino a pochi giorni prima stavano alla testa di Intesa Sanpaolo e curavano un impossibile progetto di *project-financing* per il Terzo Valico.

Anche il ponte sullo Stretto è nato come *project-financing*, per quanto facesse un po' ridere: il cliente che doveva ripagare l'opera con i pedaggi erano in buona parte le Fs. Salini ha sempre saputo che comprando Impregilo si assicurava soprattutto le penali per la mancata costruzione, che già da anni il gruppo mette in bilancio come reddito atteso. E lì che Renzi ha mostrato che lo *storytelling* è indifferente alla memoria storica: tanti non ha mai pensato di rottamare la predilezione per gli interessi di Impregilo, nobile tradizione della politica italiana.

E mentre Salini fa causa allo Stato italiano chiedendo circa 700 milioni di penali per il ponte, e l'avvocatura dello Stato combatte in tribunale per non darglieli, la volpe di Rignano dichiara pubblicamente che il suo amico ha ragione. "Si devono bloccare i ladri, non le grandi opere", è il suo motto. E in un certo senso ha ragione: quei 700 milioni per un'opera mai fatta sono una grande opera. Anzi, un capolavoro.

Twitter@giorgiomeletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

