

# Gros-Pietro: «Autostrade, serve un patto più stabile»

«Schema28 dovrebbe confermare gli accordi per una durata adeguata»  
«I nuovi investimenti? Disponibili a farli anche guadagnando meno»

Presidente Gros-Pietro, per il ministro Di Pietro Autostrade non può andare agli stranieri.

«Autostrade sta agli atti ufficiali. Il ministro ci ha scritto una lettera per avere le informazioni ai fini di una valutazione, che non ha anticipato».

La fusione con Abertis cambia gli assetti. Ma lei, il 18 novembre 2002, aveva assicurato all'Anas che il controllo della concessionaria sarebbe rimasto in capo a Schema28, e cioè a Benetton e soci.

«Quella lettera non è un impegno. Serviva solo a spiegare gli effetti della ristrutturazione societaria a seguito dell'Opa. Tanto che non indicavamo una scadenza...».

In mancanza della quale l'impegno poteva intendersi per tutta la concessione.

«Sarebbe un'inaccettabile limitazione del diritto di proprietà. Se lo Stato pone vincoli, li esplicita. Il lock up post privatizzazione era di 36 mesi, non infinito».

Costruttori e Fiat vennero esclusi dalla gara per Autostrade. Con la fusione, invece, il socio industriale sarà il costruttore Fiorentino Perez.

«L'esclusione dei costruttori ci era stata imposta dalla Ue come garanzia di regolarità delle gare d'appalto per i lavori della Variante di valico. Ora quei lavori sono avviati, dunque viene meno il motivo. Del resto, il governo italiano non ha nulla contro la presenza dei costruttori nelle concessionarie autostradali: lo spagnolo Ferrovial è nella nuova Cremona-Mantova, Gavio nell'Asti-Cuneo, Toto con noi nell'Autostrada dei Parchi...».

L'atto di indirizzo del Parlamento non fa tutti questi distinguo. Del resto, allora, sarebbe bastato fare un portage e i costruttori potevano prendersi anche Autostrade.

«Ma conta la forma o la sostanza? Comunque, rispondendo positivamente alla nostra lettera, l'Anas dettò le sue condizioni senza menzionare il change of control».

La Francia impone un lock up di 10 anni e dopo ogni cambiamento degli assetti va autorizzato dal governo.

«L'Italia fa diversamente. E gli amministratori delle società si devono attenere al quadro regolatorio dato».

Da presidente dell'Iri, lei ha privatizzato Autostrade. Le pare un successo per il venditore un'operazione che consente all'acquirente di reindebitare la concessionaria ogni 4 anni per 5 miliardi da distribuire agli azionisti per i 40 anni della concessione?

«Che cosa accadrà in futuro non lo può prevedere nessuno. I margini per l'Opa del 2003 si sono creati a causa del rallentamento degli investimenti, non dovuto a noi ma al ritardo delle autorizzazioni. Aggiungo: quell'Opa non sarebbe stata possibile senza l'ulteriore discesa dei tassi e la fine della bolla finanziaria nella primavera del 2000 che ha orientato il mercato verso i bond, ai quali il titolo Autostrade è assimilabile. Tre fatti che non erano prevedibili nel 1997-'98, quando si preparava la privatizzazione».

Con l'Opa del 2003 avete scaricato sulla concessionaria 8 miliardi di debiti fatti non

per sviluppare il business, ma per aumentare il guadagno dei soci. Le banche vi hanno imposto vincoli sugli investimenti aggiuntivi. Che cosa cambia con la fusione?

«Sostituendo parte dell'equity con debiti a basso costo, abbiamo ridotto il costo del capitale. Con la fusione, il rapporto tra gli impegni (debiti esistenti e investimenti da fare) e il margine lordo scende da 8,4 a 8 e cala più rapidamente in seguito».

La nuova società si chiamerà Abertis, avrà sede a Barcellona e i soci spagnoli avranno il 29,7% contro il 24,9 di Schema28, dove tuttavia Abertis ha una quota che vale il 3,3% della nuova società e che, adesso, le assicura il diritto di veto. Tre a zero per la Spagna. Sembra una pre-vendita.

«Guardi, da tempo stavamo pensando di cambiare la ragione sociale per distinguere il business dal titolo. La sede sociale è stata



## LA LEADERSHIP

*Eravamo la prima concessionaria d'Europa e stavamo rischiando di scivolare al terzo posto*

scelta per avere risparmi fiscali il cui ammontare dipende dall'interpretazione della norma che darà il fisco spagnolo. La prevalenza spagnola, infine, non c'è. Il cosiddetto diritto di veto di Abertis in Schema28 dura fino alla fusione ed è controbalanciato dall'impegno di la Caixa e Acs Dragados a votare la fusione nell'assemblea Abertis...».

Gli italiani cambiano lo statuto e gli spagnoli fanno dichiarazioni...

«Dopo la fusione, Abertis cederà l'intera partecipazione in Schema28 che avrà dunque il 24,9% e sarà il primo azionista a fronte di soci spagnoli divisi fra loro: un costruttore madrileno, una banca catalana».

Perché vi siete impegnati a non superare il 25% di Nuova Abertis?

«Schema28 non ha preso alcun impegno, ma se supera il 25%, deve lanciare subito un'Opa sul 10%...».

## Il progetto

Per effetto della fusione tra Autostrade e Abertis nascerà il leader mondiale nel settore. I soci italiani rappresentati da Schema28 resteranno primi azionisti singoli con una quota azionaria pari a circa il 23,5% del capitale. Nei prossimi giorni è atteso il rapporto dei saggi nominati dall'Anas

Le mancano forse i soldi?

«Non intendiamo minare l'accordo con mosse ostili. Fra 3 anni si vedrà».

Dunque, mentre Peres già dice di voler arrotondare la sua quota, Schema 28 potrebbe crescere ma non intende farlo. Ho capito bene?

«Dovrebbe rivolgere la domanda a Schema28. Ma altri italiani, i costruttori per esempio, potrebbero investire. Sarebbero i benvenuti».

Ma voi non potreste legarvi a loro. Non crede che, per dare credibilità al proprio impegno, Schema28 dovrebbe almeno rinnovare anticipatamente per un periodo adeguato i propri patti che scadono a fine 2007?

«Da presidente di Autostrade direi che sarebbe bene, ma questa decisione spetta agli azionisti».

Perché avete chiuso l'accordo quando l'Italia non aveva un governo nella pienezza dei poteri dando l'impressione di volere il fatto compiuto?

«Secondo la legge spagnola, l'assemblea di fusione si deve tenere entro sei mesi dall'approvazione dell'ultimo bilancio certificato, dunque entro il 30 giugno. Bisognava correre».

Sarebbe bastato fare un altro bilancio, di tre mesi, e avreste avuto tutto il tempo. E sarebbe costato meno dei contributi elettorali dati ai partiti.

«Le privatizzazioni francesi hanno cambiato tutto. Eravamo la prima concessionaria d'Europa e rischiammo, avendo perso la gara per Aprr, di scivolare al terzo posto. Di più, se non chiudeavamo noi con Abertis, Abertis avrebbe potuto unirsi ad altri, per esempio alla francese Vinci».

Lei crede che la Francia si sarebbe fatta portar via un grande costruttore e un'altra concessionaria?

«La fusione Autostrade-Abertis merita un altro approccio. C'è un accordo tra gruppi privati di Eurolandia. Lo si esamina, ma guardando al futuro. Il governo ci chieda quali investimenti vuole in aggiunta a quelli, per 11 miliardi, già stabiliti».

Leghereste la fusione a un accordo preciso sulle nuove opere?

«La disponibilità di Autostrade a ulteriori opere non può essere collegata formalmente alla fusione, ma costituisce l'assunzione di una comune responsabilità. Starà poi al board verificare la congruità delle iniziative».

Così si rischia di non veder mai nulla. Autostrade ha un tasso di rendimento degli investimenti dell'11%, altissimo considerando il basso rischio industriale. La nuova Pedemontana Lombarda non parte anche perché il project financing rende il 7%...

«Potremmo anche scendere sotto l'11% se il sistema politico riuscisse a ridurre i tempi e i rischi delle nuove opere: sono questi i veri problemi, non la nazionalità delle imprese».

Massimo Mucchetti

Corriere della Sera 27 Maggio 2006