

Autostrade i "nuovi costruttori" in fila al casello per le concessioni

TUTTI I BIG DEL SETTORE DA IMPREGILO A CONDOTTE, ASTALDI, CMC, MALTAURO E ANCHE QUALCHE STRANIERO IN LIZZA PER L'ASSEGNAZIONE DI NUOVE TRATTE E PER ALCUNI RINNOVI PESANTI GRAZIE AL NUOVO SISTEMA "REALIZZAZIONE + GESTIONE". AL VIA 20 MILIARDI DI LAVORI

Paolo Possamai

Trieste

Un equilibrio cristallizzato per decenni non regge più, per ragioni finanziarie, politiche, economiche. La zecca dei caselli autostradali sorge su terreno sismico. E alla schiera di camere di commercio, regioni, province, comuni e comunelli si preparano a subentrare, nel libro soci delle concessionarie, parecchi dei principali gruppi di costruzioni italiani. Tra opere inserite in concessioni vigenti e nuove concessioni, sono in palio almeno una ventina di miliardi di euro di lavori. Che per legge possono essere assegnati in misura variabile a seconda della convenzione esistente con lo Stato - in affidamento diretto a soci della concessionaria medesima. Insomma, è avviata una sorta di mutazione genetica.

Dal punto di vista delle imprese di costruzioni, il cambio di natura è necessitato dal sostanziale blocco dei lavori pubblici in Italia, tanto che i vari Salini-Impregilo, Condotte, Astaldi, Rizzani De Eccher, Cmc, Maltauro sono stati costretti per campare a triplicare la quota di fatturato estero da inizio crisi in avanti, arrivando a superare la soglia del 50% e a cumulare un portafoglio lavori di circa 35 miliardi. Ma la strategia, relativamente al mercato domestico, implica un cambio radicale: dalla mera esecuzione dell'opera, alla garanzia di

un servizio a tariffa, con annessa catena di professionalità specifiche. E vale per le autostrade in primis, ma anche per concessioni portuali legate alla logistica, alle ferrovie, ai nodi degli interporti. Purché ci sia una tariffa in grado di remunerare l'investimento e di renderlo credibile in banca.

A ben guardare, il fenomeno ha avuto importanti anticipatori. Vale storicamente per il gruppo Gavio, ma anche per Impregilo concessionario autostradale in Sud America. Ma da alcuni anni vale soprattutto per Astaldi, entrato al fianco di Banca Intesa in A4 Holding (autostrada Brescia-Padova alias Serenissima). E un ruolo pesante nel riassetto delle concessioni autostradali mira a averlo pure Mantovani, che è l'impresa principale impegnata nella costruzione del Mose a Venezia e dell'Expo a Milano.

Di gare per nuove concessioni ce ne sono in rampa di lancio parecchie. Vale per la Cispadana (dalla A22 alla A13 al casello di Ferrara), Nogara-Mare, Valsugana, Meolo-Jesolo, Bretella Ancona-porto, Cisterna-Latina. Altre sono state assegnate di recente, come la Catania-Gela al gruppo Bonsignore, o l'asse Orte-Mestre (sorta di raddoppio dello storico scavalamento appenninico Nord-Sud). Ma non di meno viene tenuto d'occhio un lotto di ricche concessioni in scadenza: Centropadane (già in prorogatio), A22 del Brennero (30 aprile 2014), Brescia-Padova (giugno 2015), Autovie Venete (dicembre 2017). Da qui parte la scossa tellurica. Ma non solo da qui. Si fa notare per dinamismo su area lombarda il gruppo Gavio, che in abbinata a Banca Intesa mira a sostituire altri costruttori presenti nel libro soci di Pedemontana, Brebemi, Teem. La partita in Lombardia, peraltro, ha almeno un paio di punti interrogativi: il colosso

austriano Strabag intende entrare in gioco da azionista oltre che da esecutore delle opere? Che soluzione avrà - e quando - il groviglio di Milano-Serravalle, società in cessione da mesi da parte di Provincia e Comune di Milano, a sua volta tra i promotori di tutte le maggiori nuove infrastrutture?

Uno dei principali attori in scena, largamente al di là della propria volontà sia in Lombardia che in Veneto, si chiama Banca Intesa. In A4 Holding, per esempio, l'istituto è stato costretto a tramutare in azioni gli affidamenti garantiti al gruppo bresciano Gambari, finito in default. Ma si trova le azioni con valori di carico almeno doppi di quanto sono attualmente valutate. E dunque, a evitare di dichiarare forti minusvalenze, nei piani della banca c'è il disegno di quotare in Borsa sia A4 Holding sia le lombarde impiegate oggi su Milano-Serravalle. Opzione di riserva: passare la mano a un fondo di investimento e di sicuro in questo senso rapporti migliori aiuterebbero a chiudere con F2i. Ma in ogni caso, per recuperare valore o almeno contenere la perdita è necessaria una proroga delle concessioni o una concentrazione.

Un crocevia fondamentale è in vista ed è la gara per la concessione della A22. La procedura è appena ai primi passi, il bando arriverà probabilmente tra un anno. Tra la Provincia Autonoma di Trento, grande azionista di A22, e il ministro alle infrastrutture Maurizio Lupi è in corso un ruvido braccio di ferro: Lupi promette di prorogare la durata della concessione, ma pretende che i trentini non s'oppongano alla costruzione della A31 Valdastico Nord. La questione intercetta pure i destini di A4 Holding, dato che questa potrebbe avere il termine della concessione al 2026 solo se realizzerà la A31. Lupi va promettendo una proroga a

gran parte dei concessionari, ma che l'Unione europea consenta è tutto da dimostrare. Tanta incertezza genera confusione e tensione. Come Strabag, pure A4 Holding medita di partecipare alla gara per A22, con gran fastidio dei cugini trentini. D'altra parte, se A4 Holding non avrà la concessione rinnovata al 2026, l'anno venturo si potrebbe ritrovare con un miliardo in cassa derivante dal diritto di subentro e una struttura aziendale da mandare avanti.

Magari involontariamente, ma Lupi qualche argomento ai concessionari lo ha fornito nella loro mira di allungare i termini di scadenza. Non ha mantenuto i parametri di aumenti tariffari previsti nei contratti. Nel caso di Autovie Venete, per esempio, la convenzione prevedeva per quest'anno un incremento del 12%, contro il 7% consentito a inizio 2014 dal governo. Su questa base, e cioè vantando il mancato rispetto dei patti da parte del concedente Stato italiano, Autovie spera di non spirare al 2017. In assenza di proroga, la società di gestione della tratta Venezia-Trieste non riuscirà a finanziare i 2 miliardi di lavori programmati. E se gli investimenti saranno ridotti, basso sarà pure il diritto di subentro e dunque i concorrenti come Gavio o Mantovani non mancheranno. Pronti a sottrarre la società all'azionista Regione Friuli Venezia Giulia, che tanto spesso ha interpretato Autovie come un bancomat. Sembra fuori dalla corsa il big del settore costruzioni. Ma dopo la conquista da parte di Salini e connesse cessioni delle tratte sud-americane per distribuire cassa agli azionisti, Impregilo non manca una partita: è in lizza per il nuovo ospedale in project financing di Trento, ma punta pure a entrare in gioco per la costruzione di una sezione dell'asse Orte-Mestre, chiamata Nuova Romea. Basta che ci sia una tariffa o un pedaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[IL CASO]

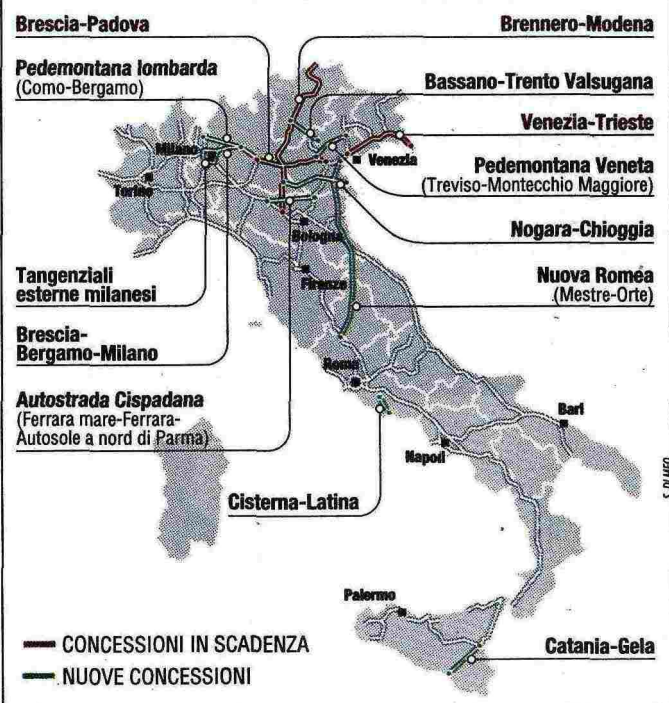
Chiarotto con Consta si rafforza nei "restauri"

Oltre che sulle infrastrutture un mercato delle costruzioni ancora in contrazione punta sulle tecnologie particolari, come per la protezione sismica o il recupero di strutture esistenti. Così non sorprende che Serenissima Holding abbia appena rilevato il ramo d'azienda Consta specializzato nel recupero e ripristino di strutture lesionate o fuori norma, a integrazione delle competenze della controllata Palomar, che ha realizzato tutti gli impianti per il primo sollevamento delle paratoie del Mose a Venezia. «Questo risultato - commenta Graziano Debellini, presidente di Consta - rende possibile salvare almeno un centi-

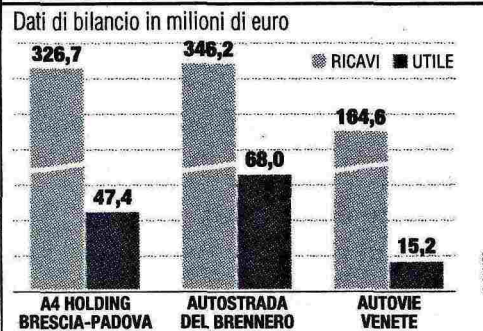
naio di posti di lavoro e restituire prospettive di sviluppo». Consta, in particolare, è leader nei cantieri di risanamento del centro dell'Aquila e dispone di tecnologie e brevetti che consentono la coltivazione di un business molto specifico. La Serenissima Holding (famiglia Chiarotto), con 600 milioni di ricavi consolidati e utili di 15 milioni netti nell'ultimo triennio, è una conglomerata che contiene i tanti mestieri dei "nuovi costruttori": costruzioni e ingegneria, concessioni portuali e autostradali, impiantistica industriale, tecnologie in metalmeccanica. (p. pos.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE AUTOSTRADE IN ITALIA



LE CONCESSIONARIE DEL NORD EST





Nella cartina qui a lato, le nuove tratte da assegnare con contratto di realizzazione e gestione e le concessioni da rinnovare

[I PROTAGONISTI]



Qui sopra, **Beniamino Gavio** (1) numero uno del gruppo Gavio; **Maurizio Lupi** (2) ministro dei Trasporti e delle infrastrutture; **Attilio Schneck** (3) presidente di A4 Holding; **Pietro Salini** (4) ad del gruppo Salini-Impregilo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.