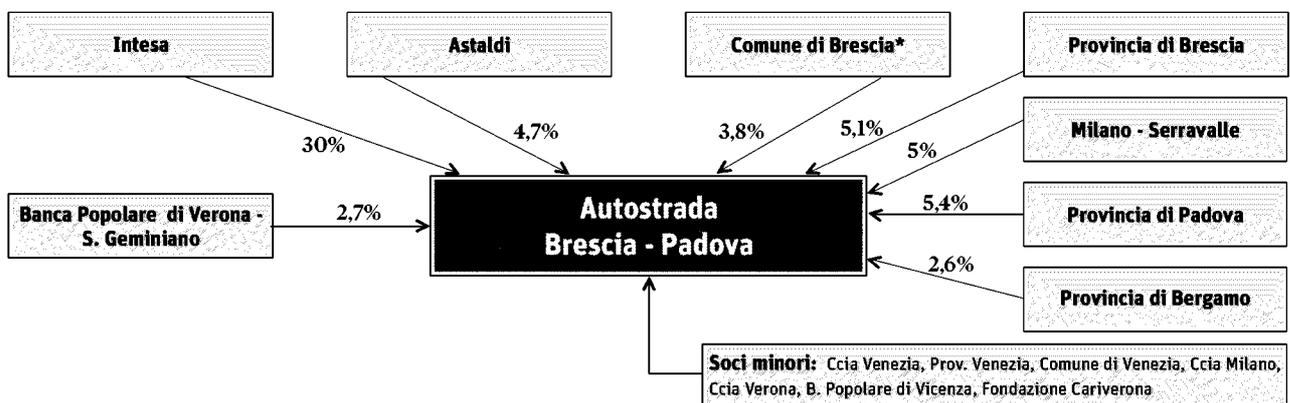


**Autostrade.** Astaldi pronta a salire nel capitale della Serenissima **Pag. 40**

**Infrastrutture.** Trattativa in fase finale per rilevare la quota del Comune di Brescia

# Astaldi punta sulle autostrade Cresce al 9% di Serenissima

**I soci della "Serenissima"**



(\*) Quota in corso di cessione ad Astaldi

## Sarà secondo socio dopo Biis (Intesa), avviata la partita del riassetto

**Simone Filippetti**

Si riapre il risiko autostradale del Nord-Est. **Astaldi** muove sulla **Serenissima**, la trafficata tratta Brescia-Padova che collega le due regioni a più alto Pil d'Italia. Il gruppo romano di grandi opere raddoppia il proprio peso nella società, arrivando a sfiorare il 9%, diventando il secondo azionista singolo alle spalle di Intesa SanPaolo che, tramite Biis, ha il 30 per cento. Secondo quanto si apprende da indiscrezioni, infatti, la società della famiglia Astaldi sta chiudendo l'acquisto del 3,85% in mano al Comune di Brescia e che l'amministrazione locale aveva messo in vendita tempo fa. Il prezzo è di 39 milioni e la quota si aggiunge al 4,75% già in possesso di Astaldi. Ma la partita sul riassetto della Serenissima, accanto alla Milano-Serravalle l'ultima grande autostrada

a capitale ancora sostanzialmente pubblico del Paese, dove la maggioranza della rete è in mano ad **Atlantia** della famiglia **Benetton** e alla **Sias-Auto Tomi** della famiglia **Cavio**, è appena all'inizio: almeno altri due soci, nella pletera di azionisti e amministrazioni locali che sono dentro la società, stanno meditando di uscire. Da una parte la stessa Serravalle, l'autostrada Milano-Genova controllata dalla Provincia di Milano, che ha messo in vendita il 5,3% e dall'altra i Comuni di Vicenza e Padova vogliono dismettere le loro quote (che ammontano al 13%).

Dopo il recente ingresso, che risale allo scorso aprile, Astaldi ha subito tentato il bis: subito dopo l'acquisto del primo pacchetto aveva già presentato un'offerta per la quota di Brescia. Lo statuto prevede, però, un diritto di prelazione di sei mesi per gli altri soci. Dopo 180 giorni nessuno si è fatto avanti e Astaldi sta perfezionando la cessione. Le medesime indiscrezioni riferiscono anche che Astaldi sta mettendo in piedi un pool di banche per ottenere un finanziamento da 40 milioni. Tra le banche ci sarebbe una disponibilità di massima, vi-

sto che quello dei pedaggi è un settore regolamentato e confluisce di cassa certi e prevedibili. Dal canto suo Astaldi ha già speso 50 milioni per l'iniziale 4,7% (un prezzo più alto di quanto offerto dal fondo F2i, anch'esso in lizza): l'azienda è indebitata per 525 milioni (di cui però un centinaio auto-liquidanti) e sostanzialmente non ha necessità di rifinanziamento fino al 2013. In ogni caso ha già iniziato a sondare con un gruppo di banche la possibile ristrutturazione di circa 300 milioni di debito, portandosi avanti. C'è dunque spazio per andare a leva ancora un altro po' e per questo c'è chi vede in Astaldi anche il candidato ideale per le altre quote in vendita della Serenissima. Difficile, tuttavia, che almeno nell'immediato la società possa pensare a un ulteriore affondo sull'autostrada: fonti vicine all'azienda lo hanno smentito. Per Astaldi l'ingresso nella Brescia-Padova è una mossa strategica di business: ormai le società di grandi opere si sono messi a fare anche i gestori di infrastrutture. Non c'è quasi nessuno rimasto a fare il costruttore puro, ma tutti i big internazionali, e anche il concorrente **Impre-**

■ SELPRESS ■  
www.selpress.com

gito, hanno diversificato nelle concessioni. Primo perché serve a compensare la volatilità dei portafogli ordini (che cambiano di anno in anno). Secondo perché le concessioni si portano dietro appalti e lavori e quindi costituiscono un mercato *captive* per un costruttore. Ma la mossa di Astaldi è destinata anche ad avere ripercussioni sullo scacchiere delle autostrade, i cui equilibri sono sempre delicati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA