

## L'intervista

GIULIANO ASPERTI

vicepresidente Assolombarda

# Pedemontana? Non sarà pronta per Expo 2015 E sugli aeroporti...

**I pasticci perfetti. Ovvero il flop della quotazione di Sea in Borsa visto da Giuliano Asperti. Manager di lungo corso, vicepresidente di Assolombarda (l'associazione degli industriali milanesi), una lunga carriera in società pubbliche e private. Come Pedemontana: «Che non vedrà la luce per l'Expo, rassegniamoci».**

**Un disastro alla volta, grazie. Cominciamo da Sea. Il pasticcio della quotazione dimostra che avere partner come F2i in casa non è semplice**

«Non lo è, infatti. Ma in questo caso probabilmente ha giocato il fatto che il collocamento delle azioni si stava avviando verso la parte più bassa della forchetta. E questo poneva dei problemi per uno dei soci, rispetto alla valutazione di bilancio dell'acquisto precedente».

**Quindi F2i qualche ragione l'aveva?**

«Forse sì. Ha condiviso l'operazione all'inizio, poi visto l'andazzo... Ma la stessa Asam (società della Provincia di Milano - ndr) non poteva vendere a quel valore. Diciamo che il risultato finale non dispiace ad entrambi».

**Certo che se ora le quote Sea di Asam le compra F2i...**

«Diciamo che ha l'interesse ad acquisirle, questo sì. Ma c'è una ga-

ra, quindi se ci sono altri interessati si facciano avanti».

**Ma non le pare che Sea abbia sempre questo atteggiamento di voler dettare le regole del gioco e determinare i destini di tutti quando non riesce manco a gestire i propri?**

«Conosco bene Giuseppe Bonomi (presidente Sea - ndr) e non ha questo atteggiamento. Ma Sea si trova nel mezzo di una battaglia di definizione di collocamento nel mercato, con un assetto societario dal futuro incerto e determinato dai bisogni dei suoi soci».

**Però non è la prima volta che esce allo scoperto con piani di gestione comune degli aeroporti lombardi.**

«Vero, ma dobbiamo fare un ragionamento oggettivo. Oggi c'è un sistema che va da Malpensa a Verona passando per Linate, Orio e Montichiari. Frutto dei lodevoli sforzi del territorio nelle varie articolazioni locali: Comuni, Province, Camere di Commercio, industriali, banche. In tempi nei quali bisognava arrangiarsi, l'hanno fatto eccome: dotando il territorio di infrastrutture fondamentali per la crescita».

**E ora?**

«Abbiamo 4 scali e 3 società di gestione: è indispensabile una realtà unica».

**E da dove cominciamo?**

«Da un necessario passo indietro di chi finora si è speso per la loro crescita: il pubblico».

**Ingrato...**

«No, realista. E lo dimostra la vicenda della Serravalle (la concessionaria autostradale partecipata dalla Provincia di Milano - ndr): quando fai le privatizzazioni sull'onda dell'emergenza, falliscono».

**Quindi, meglio decidere adesso che non si ha (ancora) l'acqua alla gola?**

«Purtroppo sì. Perché se uno vende per tappare un buco di bilancio, il coltello dalla parte del manico ce l'ha chi compra. E se da un lato queste realtà sono state encomiabili e fondamentali per far crescere gli aeroporti, dall'altro non hanno i mezzi per stare sul mercato e far crescere un sistema».

**Obiezione: la maggior parte delle società di gestione degli scali in Europa è pubblica.**

«Ma non c'è una società pubbli-

ca grande in Lombardia, quindi questo processo di unificazione non può avvenire per volontà pubblica. Bisogna cogliere le reali necessità degli enti locali di togliersi da questo scenario e lavorare a qualcuno che aggregi il tutto, con indubbi vantaggi competitivi per il sistema».

**Non è che sta spalancando le porte a Gamberale e F2i?**

«No, non sono un fondo specializzato in gestioni aeroportuali: sto spalancando le porte al mondo. E poi non è più tempo di tempi e metodi da Prima Repubblica, oggi i processi sono molto più rapidi».

**Lei suggerisce al pubblico di fare un passo indietro: ma queste realtà sono presenti anche nelle compagnie societarie di alcune importanti autostrade in costruzione. Sulle quali mi pare pessimista.**

«Realista anche in questo caso. Per fare le grandi opere serve una potenza finanziaria che il pubblico non ha. Oggi gli enti locali, quel poco che hanno se lo devono tenere per i servizi».

**Lei è stato presidente di Pedemontana...**

«...e pure amministratore delegato di Tem, la tangenziale esterna milanese».

### Ecco, per l'Expo ci saranno?

«Pedemontana assolutamente no: Tem solo nel pezzetto che serve alla Brebemi per non finire nei campi. Se tutto va bene».

Salute...

«Sono dati oggettivi: solo per il tratto della Pedemontana che arriva sull'A4 servono 4 anni di cantieri. Al momento non c'è ancora la strutturazione finanziaria di nulla, e le opere in project financing non si possono realizzare per lotti funzionali come si sta facendo: servono tratte trasportistiche economiche».

### Cioè?

«Se lei fa un pezzo e non ci carica l'insieme che le porta il tutto, quella tratta non si ripagherà mai. Ma per montare il tutto, bisogna fare un'operazione economica unica».

### Ma cosa sarà pronto per il 2015?

«Niente, a parte la connessione tra A8 e A9 e le tangenziali di Como e Varese».

### Non teme che la Pedemontana non arriverà mai a Bergamo?

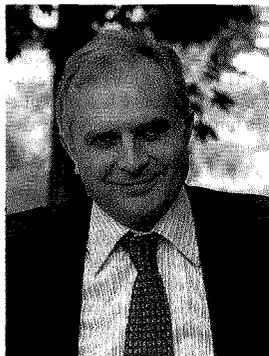
«Temo semmai che qualcuno, visti i problemi, possa pensare di rinviarla sine die». ■

**Dino Nikpaij**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il pubblico  
fondamentale per i  
nostri scali, ma ora  
un passo indietro»

«Serve una realtà  
unica, capace  
di aprirsi al mercato  
e al mondo»



Giuliano Asperti

