

INFRASTRUTTURE & AMBIZIONI | INTERVISTA A VITO GAMBERALE, AMMINISTRATORE DELEGATO DI F2i

VADO A FONDO PER SALIRE

Mentre aspetta il «via libera» della Banca d'Italia, l'ideatore del progetto per le grandi opere risponde ai suoi critici: ha già raccolto più di 1 miliardo dai suoi soci, e tutto partirà nel 2008. Nel totale rispetto dei tempi.

di MYRTA MERLINO



Il Fondo italiano per le infrastrutture, il F2i, era per Vito Gamberale un vecchio progetto: quasi un sogno nel cassetto. L'aveva immaginato e disegnato con l'aiuto della banca d'affari Goldman Sachs nell'ottobre del 2004, poi nel dicembre del 2005 l'aveva presentato ai suoi azionisti, con l'idea che proprio loro, i re dei maglioni e poi delle autostrade, potessero rappresentare i capofila di quel progetto ambizioso. Eppoi? «Poi non andò avanti» racconta oggi Gamberale. «Gli azionisti non si mostrarono interessati».

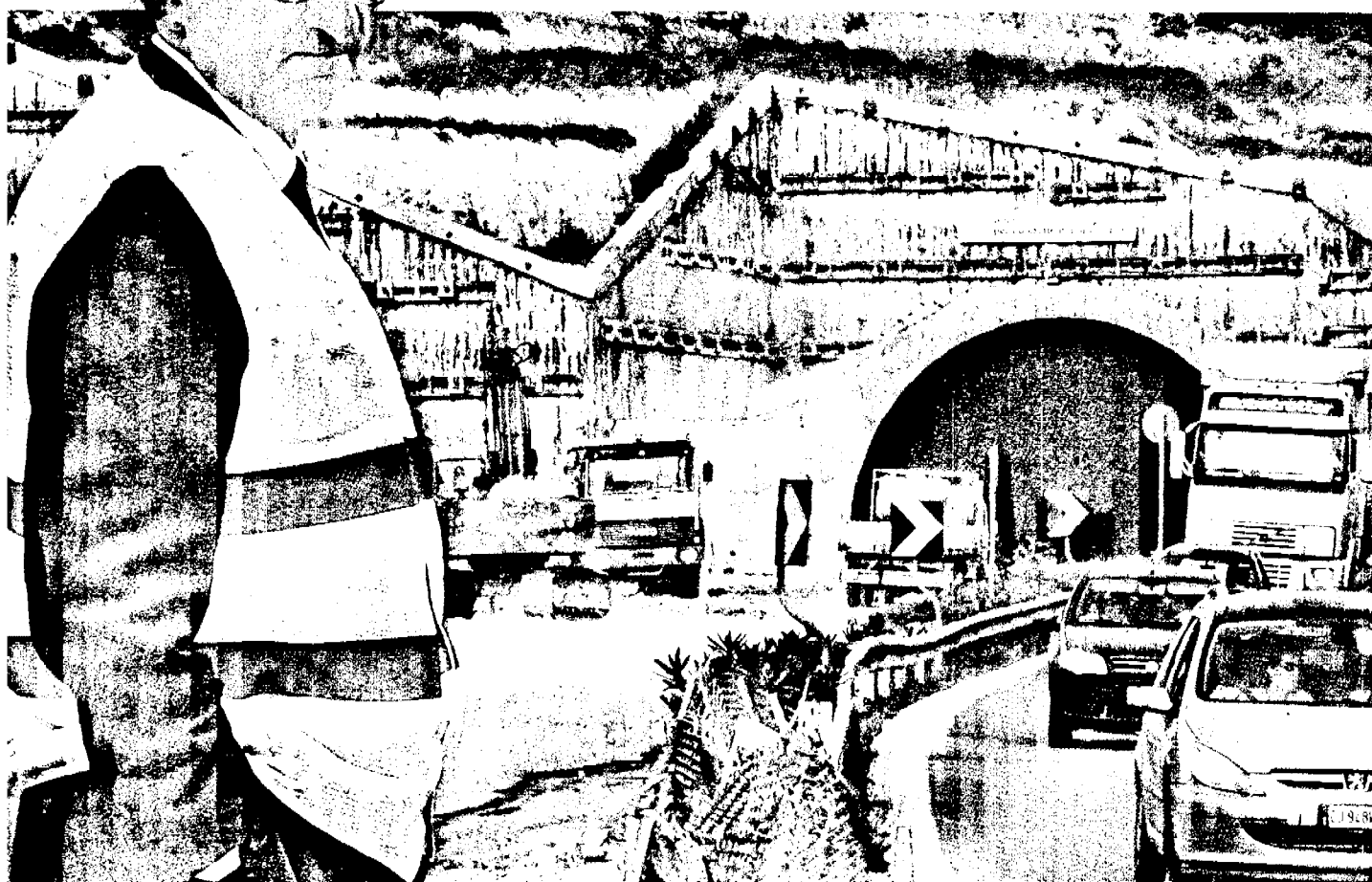
Ma lui, l'«ingegnere di ferro», da molisano cocciuto, ha continuato a lavorarci e ora siede a capo del primo fondo infrastrutturale mai lanciato in Italia, pensato sul modello dei grandi strumenti internazionali, da Macquarie, gigante dell'equity (in Australia prima e nel mondo poi) fino a Goldman Sachs con i suoi 6,5 mi-

liardi di dollari raccolti. Ha intrapreso l'avventura con il piglio di chi è fiducioso di affrontare partite che tutti considerano perse in partenza. Così non si scompone davanti a chi dice che il Fondo non decolla, che è la solita storia italiana: tante idee, bei progetti, molta comunicazione e, alla fine, nessun risultato concreto.

Gamberale lancia il fondo nel febbraio 2007. Annuncia una capacità d'investimenti sui 10-12 miliardi di euro, soci prestigiosi, prevede shopping pesante, dalle reti delle utility ai parcheggi, fino ai grandi aeroporti. A sei mesi di distanza tutto tace. «È perfettamente normale» spiega serafico. «Stiamo montando una fabbrica, ci vuole il giusto tempo».

E traccia un diagramma preciso: «Prima viene costituita la Società di gestione del risparmio, che deciderà gli investimenti del fondo, poi bisogna aspettare tre mesi netti per l'autorizzazione della Banca

GIORGIO BENVENUTANA



d'Italia cui si aggiunge un mese e mezzo per i pareri Consob. Poi si manda in Banca d'Italia per l'approvazione il regolamento, arrivato in via Nazionale il 19 maggio; per completare questa fase ci sono quattro mesi. Quindi si passa a quello che in gergo è il *placement*, la raccolta dei soldi da investire: durata prevista 18 mesi. Un primo "closing" a sei, otto mesi e quello definitivo alla fine del 2008».

Intanto Gamberale che fa? Lavora. Ha già raccolto 1.050 milioni di euro dai suoi soci: la Cassa depositi e prestiti, con il 14,29%; le due prime banche del Paese, Intesa e Unicredit; e poi Merrill Lynch e Lehman Brothers, e sette fondazioni bancarie, da Cariplo a Mps, e le casse di previdenza, geometri e Inarcassa (ed è la prima volta, notano alla sede di F2i, che casse previdenziali investono in fondi, un grande filone di potenziale cash flow che si apre per le infrastrutture italiane). Gamberale tiene a sottolineare che non c'è alcun patto di sindacato, nessuna *golden share*: e questo esalta la libertà di tutti.

Nel frattempo, l'ingegnere progetta e prepara operazioni «bridge» top-secret. Ma soprattutto rivendica l'urgente neces-

sità del fondo in un Paese che soffre di un gap infrastrutturale insopportabile, che da oltre 30 anni non costruisce nulla nel settore. L'Italia è il Paese con la più bassa densità autostradale, ha un divario rispetto ai concorrenti europei nei porti, negli ammodernamenti degli aeroporti e nelle reti di telecomunicazioni.

A zavorrare gli investimenti statali nelle infrastrutture c'è, ovviamente, il più alto debito pubblico d'Europa. Invece, continua l'ingegnere, «la domanda è cresciuta del 300%» e le infrastrutture privatizzate sono spesso gestite con logica finanziaria di breve periodo». Sull'uscita precipitosa dal gruppo Autostrade, Gamberale dice di aver voltato pagina, di non dover aggiungere nulla: «Si sono confrontate due diverse concezioni» sottolinea «ma io ho sempre avuto rispetto per le istituzio-

che allora assumeva 6 mila unità all'anno, per poi essere completamente scagionato perché «il fatto non sussiste» (e rissarcito), e l'ex pm più famoso di Mani pulite evidenziano, pur non sincronizzati, un comune sentire, in nome dell'italianità.

COMUNIONE D'INTENTI. La «strana coppia» li ha definiti qualcuno, ma Gamberale spiega che per lui ci sono due Di Pietro: «C'è l'ex magistrato che peraltro non credo si sarebbe comportato come i giudici napoletani, e poi il ministro che interpreta il ruolo con impeto e coraggio e che mi piace molto...». Tanto da essere chiamato nell'ultima creatura lanciata dal ministro delle Infrastrutture: la «Conferenza nazionale permanente per la mobilitazione delle infrastrutture» che dovrebbe rimettere in movimento la macchina infrastrutturale, cioè quello che vuole Gamberale. Comunione d'intenti, nulla di più.

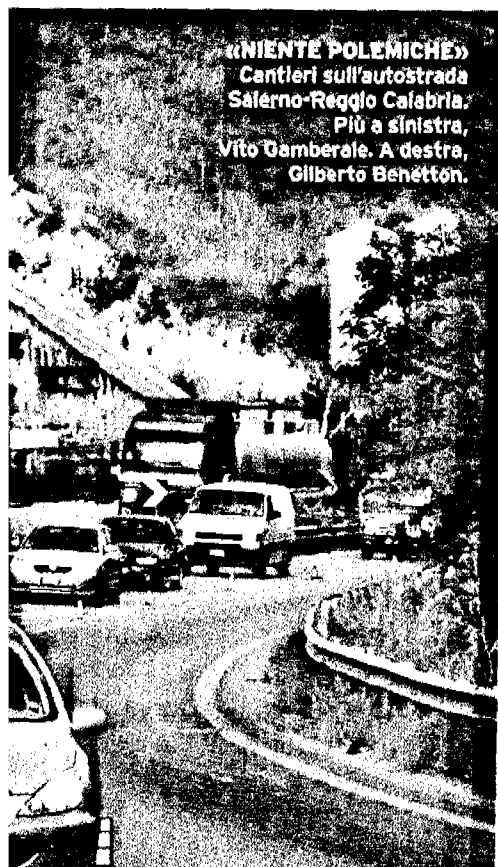
Insomma il fondo non è ancora partito e di procedure da sbrigare e tempi tecnici da rispettare ce ne sono ancora un bel po', ma quel che è certo è che alle critiche e ai sospetti Gamberale risponde lapidario: «È avventurismo dialettico, si evocano spettri di nuove Iri, ma noi vogliamo solo poter realizzare investimenti di medio-lungo periodo per garantire stabilità all'assetto delle società cui partecipiamo e generare cash flow per sviluppare

nuove infrastrutture. Anche immateriali. Insomma, dividendi normali e molti investimenti; e non di breve periodo. D'altra parte quando vado in giro a sondare il terreno trovo grande interesse per il progetto, disponibilità a investire; contiamo di diventare il terzo fondo del settore dopo Goldman Sachs e Macquarie».

Ma non c'è fretta. Si sta facendo tutto con rigore e nel rispetto dei tempi. Intanto lui fa parlare di sé, entra nell'advisory board di Hsbc, grande banca internazionale; è un autorevole advisor di AT Kerney, la mitica società di consulenza americana; e c'è chi dice che potrebbe avere un ruolo di spicco anche in Reti, la società trasversale di Claudio Velardi. Ma lui giura che vuole solo realizzare il suo vecchio sogno: far volare le infrastrutture italiane sulle ali di F2i.



MACQUARIE/AGF



«NIENTE POLEMICHE»
Cantieri sull'autostrada
Saferno-Reggio Calabria.
Più a sinistra,
Vito Gamberale. A destra,
Gilberto Benetton.

FRANCESCO CUPARI/AGS NITCS

ni e credo che in un Paese normale il concessionario di un bene pubblico debba dialogare con il concedente. E se lo Stato non può dare un'interpretazione erratica del diritto concessorio, è pur vero che i privati devono evitare di dare un'interpretazione disinvolta alla concessione, ed essere interessati a investire piuttosto che a privilegiare strategie finanziarie».

«Ma niente polemiche» precisa. Eppure la voce di un suo feeling tutto speciale con il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro circola dai giorni della comune levata di scudi contro la fusione tra la spagnola Abertis e l'italiana Autostrade. Fu allora che il talentuoso allievo di Ernesto Pascale, divenuto famoso come inventore di Tim, arrestato durante l'inchiesta di Tangentopoli per due assunzioni a termine (di soli 6 mesi in un'azienda