



GRANDI OPERE & PRIVATI/1 | GLI OPERATORI DI PRIVATE EQUITY SPECIALIZZATI NELLE INFRASTRUTTURE

# IN FONDO COSTRUIAMO NOI

Gli italiani, da F2I a Clessidra, dispongono di 4 miliardi di euro, ma ce ne sono almeno altri 12 che ora possono arrivare dall'estero. A patto che il Paese batta la concorrenza, dimostrando più «appeal».

di ILARIA MOLINARI

Basta sommare strade, ferrovie, reti per telecomunicazioni, energia e acqua. Il risultato fa 3.425 miliardi di dollari. Sarà il fabbisogno medio annuo stimato dall'Ocse (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) per la realizzazione di infrastrutture a livello mondiale tra il 2010 e il 2030. In Italia, stando alle cifre del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica), ci sono 142 progetti «prioritari», per un totale di 85,7 miliardi di spesa. Solo 38,7 miliardi, però, sono già coperti dall'intervento pubblico. Altri 47 sono da cercare. Ma dove?

Un bacino potenziale sono i fondi di

private equity, che trovano nelle infrastrutture le caratteristiche per garantire il rendimento: rischio contenuto e condizioni spesso di monopolio che garantiscono flussi di cassa sicuri.

Marco Nicolai, amministratore delegato di **Finlombarda gestioni**, la società di gestione del risparmio controllata dalla Regione Lombardia, ha censito per la prima volta i fondi specializzati in questo settore. Dall'analisi emerge che esistono a livello globale 61 veicoli finanziari operanti nelle infrastrutture con una dotazione complessiva di 51,9 miliardi di euro, l'81% dei quali (42,2 miliardi di capitali) già operativi. La maggior parte di questi

fondi non sono specializzati in un unico settore (47 prodotti per un totale di 37,8 miliardi) anche se si dicono più interessati a strade, porti e ferrovie.

Dei 61 operatori, solo 18 potrebbero investire anche in Italia (*vedere tabella*) per un totale di 16,5 miliardi di euro di capitali. Di questi, circa 4 miliardi sono nelle mani di fondi italiani: **F2I** (sponsorizzato anche dalla Cassa depositi e prestiti), **Ppp** (gestita da Fondaco sgr controllata al 40% dalla Compagnia di San Paolo), **Nuove infrastrutture** (Banca popolare di Vicenza), **Neip2** (Finint, gruppo Finanziaria internazionale), **Clessidra capital partner** (Clessidra sgr) e **Sistema**

## ATTUALITÀ

## A SUD DELLE ALPI

L'origine dei fondi di private equity interessati a effettuare investimenti in Italia e la loro dotazione di capitali.

<b>AUSTRALIA</b>	<b>4.800</b>
MPF	4.800
<b>ITALIA</b>	<b>3.890</b>
FONDO PPP	120
NUOVE INFRASTRUTTURE	30
F2I	2.500
NEIP 2	200
CECISIRA	870
SISTEMA INFRASTRUTTURE	300
<b>UK</b>	<b>3.884</b>
GPIC II	414
F2	712
HENDERSON I	488
HENDERSON II	350
STAR FUND	350
SMF	590
<b>GERMANIA</b>	<b>1.000</b>
MGPII	700
<b>OLANDA</b>	<b>3.600</b>
NEIF	3.600
<b>FRANCIA</b>	<b>400</b>
GALAXY FUND	150
SEIF	250

FRANCESCO  
FRONZONI/AGF

ALBERTO CRISTOFARI/CONTRASTO



- ETREX/NEI



Da sinistra, in senso orario: il ponte Vasco da Gama in Portogallo; l'aeroporto di Fiumicino; Vito Gamberale, a capo del fondo F2I; e la tranvia di Nottingham.

Infrastrutture (Camere di commercio).

È meno certo, invece, quanto spetterà al nostro Paese della torta da 4,6 miliardi gestita dal colosso australiano **Macquarie** e dei restanti 8 miliardi circa in mano a soggetti tedeschi, olandesi, inglesi e francesi. «Una disponibilità così rilevante di risorse deve interrogare l'operatore pubblico» spiega Nicolai a *Economy*. «È indispensabile che crei le condizioni perché tali risorse siano allocate in Italia e in nuove infrastrutture. Tra gli operatori censiti esiste la categoria dei developer professionisti, che portano anche competenze dedicate alla creazione di nuove infrastrutture e ammodernamenti».

**MEGLIO OPERE GIÀ ESISTENTI.** La maggior parte di questi fondi, invece, tende a investire in opere già esistenti. È la strategia di **Macquarie**, con una potenza di fuoco di 15 miliardi a livello globale e che ha finanziato, tra gli altri, anche il progetto dei ponti Vasco da Gama e XXV Aprile in Portogallo. Solo pochi mesi fa, è uscita dal capitale di Aeroporti di Roma.

«Il gruppo è ancora interessato all'Italia» fanno sapere dalla società. «Guarda tutte le possibilità offerte dal mercato purché si tratti di progetti in grado di garantire flussi di cassa stabili e che possono remunerare il capitale investito tra il 10% e il 20% a seconda del Paese e del tipo di infrastruttura».

La stessa strategia seguita da **Galaxy**, operatore francese attivo soprattutto nel settore dei trasporti che ha già concluso tre operazioni in Europa tra cui la partecipazione nella rete tranviaria di Nottingham nel Regno Unito. I fondi italiani non si comporteranno diversamente. Anzi, **F2I**, che entro fine anno dovrebbe essere operativo con almeno 2,5 miliardi di capitale, è nato proprio con la finalità di «intervenire per garantire che lo Stato non debba spendere ulteriori capitali per reti tecnologiche e di trasporto per l'energia

e le telecomunicazioni» come fanno sapere dalla società di gestione. Ovvero, investirà prevalentemente in strutture controllate da enti pubblici per evitare che finiscano totalmente in mani private. Non è un caso che, a regime, **F2I** sarà partecipata per circa il 14% dalla Cassa di Risparmio di Roma e prestiti (ovvero dallo Stato) e da enti previdenziali (5%) e poi da Fondazioni (circa 23%) e banche italiane ed estere (57%). Sul tavolo dell'amministratore delegato Vincenzo Gamberale sono già presenti diversi dossier tra cui l'ingresso nella Sea (aeroporti di Milano Malpensa e Linate) e di Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino). ■