

Astaldi, la crisi del gruppo fa slittare l'aumento di capitale per la Metro 4

MILANO

Impasse sull'operazione da 38 milioni: la data limite fissata al 15 febbraio

La mancata sottoscrizione altererebbe l'equilibrio pubblico-privato previsto

Cheo Condina

La crisi di Astaldi fa slittare l'aumento di capitale della Metro 4 di Milano che, per questo motivo, a dicembre ha vissuto una situazione di significativa tensione finanziaria. Il gruppo romano di costruzioni detiene il 9,6% della concessionaria M4 e, negli ultimi mesi, le sue difficoltà (con il ricorso alla procedura 182-bis) si sono inevitabilmente riflesse anche sul suo ruolo nell'infrastruttura milanese. Manca infatti la firma di Astaldi all'atto integrativo col Comune legato all'aggiornamento del cronoprogramma dell'opera (con un incremento dei costi di oltre 300 milioni) e, di conseguenza, anche il via libera delle banche creditrici al nuovo piano economico e finanziario. In ogni caso i cantieri della metro proseguono regolarmente secondo i tempi previsti. Nelle scorse settimane il management di M4, guidato dal presidente Fabio Terragni, ha infatti lavorato alacremente per far fronte all'emergenza e - come anticipato da Radiocor - ora attende con fiducia il prossimo 15 febbraio, nuova data limite per chiudere una ricapitalizzazione quanto mai cruciale per la nuova metro milanese, la cui prima tratta entrerà in funzione tra due anni esatti. L'auspicio è mantenere il pieno coinvolgimento sul dossier di Astaldi, che a breve potrà anche «sfruttare» i 75 milioni del prestito Fortress ma che, per ogni cosa, dovrà comunque ricevere l'ok del Tribunale.

L'impasse è nato sull'aumento di capitale da quasi 38 milioni deliberato dal cda di M4 ormai a maggio 2018, denari necessari a coprire l'operatività della società e soprattutto ai lavori per la conclusione dell'opera. La nuova metro di Milano - 15 kme 21 stazioni che collegheranno la periferia sud-ovest (San Cristoforo) con l'aeroporto di Linate - vale in tutto oltre 2 miliardi di euro Iva compresa, di cui metà circa coperti da contributi pubblici e la restante parte da prestiti bancari e da capitale fornito in gran parte dal Comune e, sotto diverse forme, dai privati. Tra questi ci sono appunto i 240 milioni della concessionaria M4, controllata da Palazzo Marino al 66,6% e partecipata, oltre che da Astaldi, anche da Impregilo con il 9,6%, da Ansaldo e Hitachi col 5,6% a testa e da Atm con il 2,3%. Negli ultimi quattro anni, M4 ha via via richiamato capitale dai

propri soci ma proprio sull'ultima tranche di ricapitalizzazione, che doveva essere chiusa entro il 31 dicembre, Astaldi si è defilata bloccando l'intera operazione. Il motivo è prettamente tecnico: lo statuto sociale di M4 prevede che la quota pubblica e privata del capitale debba essere sempre rispettivamente al 66,6% e al 33,3% e quindi la mancata sottoscrizione di Astaldi, per quanto di ammontare limitato (circa 3,6 milioni) avrebbe alterato questa proporzione. Non solo, secondo quanto emerso, il gruppo di costruzioni non ha ancora versato la propria quota di prestito soci subordinato scaduta il 18 luglio 2018.

Tutto ciò, a inizio dicembre, ha configurato per M4 una posizione di cassa tale da indurre a realizzare in ogni caso l'aumento: sui conti correnti della società restavano infatti 8,4 milioni, nonostante il pagamento solo parziale della quota privata al consorzio dei costruttori della metro (CMM4, in cui tra gli altri figura la stessa Astaldi) per le fatture in scadenza dal 31 ottobre in poi e la proroga del pagamento di un premio assicurativo per 2,9 milioni. Una situazione critica - seppur legata a un evento eccezionale - che nelle scorse settimane ha spinto il consiglio di M4 a scrivere ad Astaldi per avere chiarimenti sulle autorizzazioni dei Commissari e del Tribunale per la sottoscrizione dell'aumento di capitale e del prestito soci. Un passaggio che potrebbe essere agevolata dall'imminente arrivo del prestito Fortress da 75 milioni.

L'auspicio di M4 e dei suoi soci è arrivare a una realizzazione dell'aumento di capitale e di tutto il progetto mantenendo fermo il coinvolgimento di Astaldi. Per questo il termine della ricapitalizzazione è stato spostato al 15 febbraio. In alternativa il piano è già pronto: il Comune di Milano sottoscriverà leggermente meno capitale in modo da non alterare la proporzione pubblico-privato richiesta dallo statuto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I soci di M4

Quote in %



Fonte: Metro4 Milano

NUOVA FINANZA NECESSARIA ALLA GESTIONE

Condotte, rush finale sul prestito

A giorni, dopo l'ok di Bruxelles, dovrebbe conoscersi l'esito della trattativa, tramite la quale il gruppo Condotte (in amministrazione straordinaria) punta ad ottenere il prestito di 190 milioni di euro (garantito dallo Stato) da parte di un gruppo di banche.

L'advisor Mediobanca, che lavora al fianco dei commissari, ha avviato un «beauty contest» per la costituzione di un pool tra istituti di credito italiani ed esteri di cui si conoscerà l'esito a breve: secondo i rumors, potrebbero comunque essere coinvolti istituti già esposti sul dossier, come Unicredit, Intesa Sanpaolo, Bnl e Banco Bpm. Dopo

l'individuazione del pool bancario, il dossier sarà presentato al Mise e poi al Mef per le necessarie autorizzazioni.

Il fondo di garanzia statale per le grandi imprese, la cui capienza è variabile, andrà comunque rifinanziato. Per quanto riguarda la procedura di cessione delle attività di Condotte, i commissari sono al lavoro per la pubblicazione del bando di vendita dei complessi aziendali in primavera. Il dossier sarebbe già sotto osservazione sia di fondi speculativi sia di gruppi industriali.

— C.Fe.

COSTRUZIONI

S&P: «Sì al maxi player ma c'è il rischio debito»

«L'aspetto dimensionale è una delle cose che manca in Italia se si paragonano le società di costruzioni italiane con i player europei. Il problema è che creare un grande player con debito molto elevato rischia di essere molto pericoloso nel breve termine». Lo ha dichiarato ieri Renato Panichi, corporate country lead Italy di S&P Global Ratings, in merito alla possibile creazione di un big europeo delle costruzioni attorno a Salini Impregilo, anche con l'obiettivo di mettere in sicurezza parte degli asset di Astaldi e di altri operatori in difficoltà.