

IL GRUPPO ANGLO-FRANCESE CHE GESTISCE IL TRAFORO SOTTO LA MANICA È USCITO DAL ROSSO

Le banche risanano Eurotunnel

Chiuso con 1 milione di utili l'esercizio 2007. Merito del consorzio che a maggio ha salvato la società con un prestito da 2,8 miliardi di sterline. E nel 2011 Goldman Sachs potrebbe diventare il primo azionista

DI LUCA GUALTIERI

Eurotunnel lascia il rosso e chiude in utile per la prima volta nella sua storia. Un risultato reso possibile dal salvagente lanciato la scorsa primavera dalle banche. L'operatore anglo-francese che gestisce il tunnel sotto la Manica ha archiviato il 2007 con 1 milione di euro di profitti netti contro 204 milioni di perdite registrate nel 2006.

In crescita anche il fatturato salito del 16% a 775 milioni. Sulla scia di questi numeri ieri a Parigi il titolo Groupe Eurotunnel ha guadagnato il 17,9% chiudendo a 0,33 euro.

Soltanto un anno fa la società guidata da Jacques Gounon era a un passo dal fallimento: a salvarla è stato un provvidenziale piano di ristrutturazione del debito che ha di fatto trasferito il controllo del gruppo a un consorzio di banche guidato da Goldman Sachs, Deutsche Bank e Citigroup, che ha concesso un prestito a lungo termine di 2,84 miliardi di sterline, sottoscrivendo l'emissione di 1,28 miliardi di obbligazioni convertibili. Risultato: i debiti sono scesi da 6,2 a 2,8 miliardi di sterline.

1989 agli 0,44 del 2006.

Proprio nel 2006 il gruppo anglo-francese era corso ai ripari con una proposta di ristrutturazione del debito approvata nel maggio dell'anno successivo. Il progetto prevedeva tra l'altro la creazione di una nuova società,

Groupe Eurotunnel, con sede a Parigi e quotata sia su Euro-next sia sul London stock exchange.

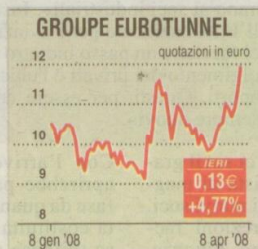
Ma i risultati del 2007 non sono solo merito delle banche salvatrici. Tra il 2004 e il 2007 è stata avviata un complessivo risanamento del gruppo a cui ha partecipato la società di consulenza

direzionale Solving international.

«Abbiamo puntato soprattutto su una riduzione dei costi operativi», spiega a *MF/Milano Finanza* Luigi Serravalle, managing partner di Solving international. «Per esempio, abbiamo tagliato i consumi di energia elettrica che rappresentavano il 10% dei costi totali e che, negli ultimi anni, erano cresciuti in modo esponenziale. Ci siamo accorti che gran parte degli sprechi derivava da una guida troppo nervosa delle navette. Per risolvere questo problema Eurotunnel ha organizzato corsi di formazione per i macchinisti e i costi sono scesi del 27%». Un altro fronte su cui Solving international è intervenuta è stato quello della manutenzione dei macchinari: «Nel 2004-2007 Eurotunnel ha dovuto cambiare molte infrastrutture dopo i primi 15 anni di servizio», spiega

Serravalle. «Per ridurre i costi operativi Solving international ha introdotto nuove forniture, ha ottimizzato la tecnica d'investimento e ha migliorato il processo di installazione. Grazie a questi interventi, il gruppo ha abbattuto di oltre il 20% i propri costi, avviando

un'efficace opera di risanamento». Solving ha suggerito anche di concentrare in un unico polo la gestione dei costi: «Abbiamo creato un Comitato costi a livello di top management per evitare un'eccessiva dispersione». (riproduzione riservata)



Uno degli ingressi dell'Eurotunnel

Testata: MF
Data: 9 aprile 2008
Periodicità: Quotidiano

Intanto, nella compagine azionaria sono in corso grandi trasformazioni. Secondo quanto annunciato ieri dal presidente Gounon, entro il 2011 Goldman Sachs potrebbe convertire il proprio stock di obbligazioni portandosi così tra il 13 e il 15% del capitale attraverso due fondi specializzati in infrastrutture. Con questa operazione la banca d'affari newyorchese diventerebbe il primo azionista del gruppo.

Che cosa aveva portato Eurotunnel sull'orlo del baratro? All'origine dei guai del colosso anglo-francese ci sono stati almeno tre errori strategici. Primo: aver escluso i governi di Londra e Parigi dalla costruzione di un'infrastruttura di interesse pubblico i cui ritorni di capitale si sono allontanati sempre di più negli anni. Secondo errore: aver lasciato lievitare i costi di realizzazione, che nel 1994, a lavori conclusi, raggiunsero gli 80 miliardi di franchi francesi (il doppio dell'investimento preventivato). Terzo: aver sbagliato completamente le previsioni di traffico. Il numero di passeggeri e di veicoli è infatti sceso per anni mentre il debito continuava a crescere. E la borsa ha risposto a modo suo: il titolo è franato dai 18 euro (stimati) del