

martedì 26 giugno 2001

economia e lavoro

rUnità 13

Autostrade punta al raddoppio

Maxi investimento di soldi (10mila miliardi) e cemento per la rete

Bianca Di Giovanni

ROMA Autostrade mette sul piatto 8-10mila miliardi per raddoppiare in quattro anni la rete realizzata in mezzo secolo: circa 2mila chilometri da aggiungere agli oltre 3mila (3.114) gestiti attualmente. Con questo maxi-piano di investimenti (e di cemento) il gruppo si presenta al governo come partner strategico per dotare l'Italia di quelle infrastrutture di cui ha tanto bisogno. A chiederle sono «le lunghe file che già alle 6 di mattina si formano ai caselli», dichiara l'amministratore delegato Vito Gamberale. Dunque, non c'è più tempo da perdere: è arrivato il tempo di fare.

Il progetto di Valori e Gamberale dovrebbe essere realizzato nei prossimi quattro anni

sidente Giancarlo Elia Valori impegnato in Israele), rafforzato dalla nomina del direttore generale Giovanni Castellucci, che si occuperà dello sviluppo del core-business. Quanto ai punti critici della rete attuale, Autostrade si candida ad essere partner del governo per la gestione della Salerno-Reggio Calabria (oggi dell'Anas) e in Sardegna della Carlo Felice. In particolare nel Mezzogiorno Gamberale sostiene l'efficacia del *project-financing*, metodo non altrettanto utile in altre zone del Paese, dove Autostrade può fare da sola o attraverso l'alleanza di altri operatori locali (l'Italia conta 25 gestori). «Non tutti possono candidarsi a gestire autostrade - dichiara l'amministratore delegato lanciando il suo ammonimento alla nuova maggioranza - C'è chi ha più esperienza di altri e può garantire servizi

migliori». Illustrando il piano Gamberale parte dal ritardo accumulato dal nostro Paese nei confronti del resto d'Europa. L'Italia può contare su 112 chilometri per ogni milione di abitanti, contro i 158 di altri Paesi europei (Germania, Francia e Spagna). Il gap si riscontra anche rapportando la rete con il territorio. Fatti i dovuti conti, mancano alla Penisola circa 3mila chilometri di autostrade per allinearsi agli standard europei. Altra voce da aggiornare - sempre secondo Gamberale - è quella delle tariffe, calcolate con un meccanismo troppo complesso e poco efficace. Anche qui si marca la differenza con l'estero, dove il pedaggio è calcolato in base all'inflazione reale a posteriori e non su quella programmata. La fotografia delle strade italiane fornita dal gruppo prosegue con l'alta densità del trasporto su gomma che il nostro Paese presenta: il 92% di quello passeggeri contro l'85% del resto d'Europa. Per le merci la distanza è ancora maggiore: 67% in Italia contro il 41% dell'Europa. Tutto traffico che intasa la rete attuale, provocan-

do parecchi punti critici, soprattutto nei nodi di Milano, Mestre, Genova e il valico appenninico dell'Autosole. «In questo contesto il gruppo Autostrade ha le carte in regola per proporsi alle autorità pubbliche come *pivot* della nuova era di modernizzazione infrastrutturale del Paese», prosegue Gamberale, che subito elenca le «carte»: capacità gestionale, patrimonio professionale, presenza sul territorio forte e autorevole, massa critica di rete gestita, cioè il 56% della rete a pedaggio del Paese. Le linee guida sono presto dette. Le nuove tratte da realizzare sono soprattutto attraversamenti longitudinali della Penisola e percorsi di viabilità attorno ai centri urbani e parallelamente l'evoluzione degli scambi intermodali. La lista delle opere da costruire è lunga e copre l'intero ter-

ritorio nazionale, comprendendo anche Calabria, Sicilia e Sardegna, regioni in cui Autostrade è oggi assente. Insomma, la domanda c'è, e i soldi anche: nessun ostacolo si frappone alla realizzazione di un piano faraonico (neanche quelli giudiziari che hanno colpito la Tav). Quanto ai 10mila miliardi da investire, «provengono tutti dal nostro cash-flow», annuncia Gamberale. Un chiaro messaggio agli azionisti, che non vedranno «alterare il nostro indebitamento che ha già ricevuto un rating di tutto rispetto». Bocche cucite sul partner internazionale per Blu, atteso ormai da molto tempo. Come anticipato venerdì scorso a Borsa chiusa, il piano fissa un target di 5.250 miliardi di ricavi nel 2005 rispetto ai 3.940 nel 2000. Il



Vito Gamberale

In Italia ci sono 112 chilometri di autostrade ogni milione di abitanti contro i 158 dell'Europa

marginale operativo lordo di 3.700 miliardi. La redditività attesa (roe) non è stata rivelata, ma verrà comunicata presumibilmente a settembre in occasione di un road-show con gli analisti e gli investitori. I risultati prefigu-

Maranghi (Mediobanca) cerca di mettere assieme la famiglia Benetton, De Agostini e anche il gruppo Pirelli. Rialzo in Borsa

Cordata tricolore per difendere Montedison

Marco Ventimiglia

MILANO Arriva Benetton... C'è anche la De Agostini... Già che ci sono coinvolgono pure Pirelli... Che sta succedendo alla Montedison? Avevamo lasciato i nostri - intesi come l'amministratore delegato, Enrico Bondi, ed il suo omologo nella fedele Mediobanca, Vincenzo Maranghi - asserragliati a Piazzetta Cuccia sotto il periglio assedio dell'Edf, la società elettrica monopolista, interamente controllata dallo Stato francese, che senza troppi riguardi si è mangiata in un sol colpo il 20% del capitale Montedison. Del putiferio che ne è seguito son piene le pagine dei giornali. Polemiche, censure, accuse, culminate con un decreto del governo italiano che ha limitato al 2% il diritto di voto nell'assemblea Montedison da parte del rappresentante Edf, ogni qual volta si dovrà decidere di questioni riguardanti l'assetto del mercato energetico nazionale. Che il provvedimento legislativo - benedetto a suo tempo anche dalla Casa della Libertà - rappresentasse soltanto una toppa, era apparso chiaro fin dall'inizio. Quel che invece sta divenendo lampante proprio in questi giorni, è che la pezza rischia di scucirsi a tempo di record, sotto for-

ma di un drastico colpo di forbice inflitto dalla Commissione europea alla Concorrenza, presieduta, ironia dei passaporti, da Mario Monti. E allora? Allora ecco spuntare il nome dei Benetton, o meglio della Edizione Holding, la finanziaria della dinastia di Treviso guidata da Gilberto Benetton, della De Agostini e, seppur soltanto bisbigliato, del gruppo Pirelli. Una coppia, o un terzetto, di bianchi cavalieri da lanciare in soccorso degli assediati di Piazzetta Cuccia, quei vertici di Mediobanca che di certo non stanno contribuendo a rendere più sereno l'eterno riposo del suo socio fondatore. Tanto più che gli assediati, i francesi dell'Edf, hanno già dimostrato in trascorse occasioni di saper fare benissimo di conto. Una volta tornati nel pieno possesso del loro 20%, potrebbero decidere che l'appetito vien mangiando e puntare dritti al controllo della Montedison comprese le sue succulente controllate, a cominciare da Edison. C'è da dire, a testimonianza delle difficoltà di Maranghi e soci, che un eventuale ingresso di Benetton nel capitale Montedison rappresenterebbe un evento clamoroso. L'azienda di Treviso, infatti, ha sempre rivendicato con estremo orgoglio la sua estraneità al salotto milanese della finanza. Quanto a Mediobanca, non



Vincenzo Maranghi

risulta che i suoi consiglieri d'amministrazione facessero la fila negli stori della Benetton per regalare jeans scampanati alla progenie. Ma se un uomo di mondo come Maranghi impiegherà non più di un batter di ciglia per scordarsi del passato, appare più problematico il compito

dell'ipotetica cordata Benetton. Mettere insieme un gruzzolo di azioni che, unito a quelle Mediobanca, riduca a più miti consigli gli invasori d'Ultralpe, costerà un bel pacco di miliardi. A parlar chiaro sono gli attuali numeri di Montedison. Edf conta su

un 20% a cui va aggiunto il 3% della sicura alleata Deutsche Bank, ed il 10% del probabile alleato Romain Zaleski. Dall'altra parte c'è il 15% di Mediobanca che si somma ad un 5% detenuto da Luigi Lucchini ed altri imprenditori bresciani. Per dare realmente una mano, Benetton (che ieri si è trincerata dietro un no comment) e quant'altri (il presidente dell'Eni, Mincato, ha smentito un interessamento) dovrebbero rilevare i vari pacchetti azionari attualmente detenuti da istituti bancari. Ma fare shopping presso Banca di Roma, San Paolo Imi e Banca Intesa costerà almeno mille miliardi, un esborso minimo che peraltro potrebbe salire in poco tempo, essendo calcolato agli attuali prezzi di Borsa. La stessa Borsa che però sta tornando ad inviare segnali di estrema vitalità sul titolo Montedison (ieri +5,34%). Probabilmente gli operatori di Piazzetta Affari cominciano già a riformarsi di armi (leggasi azioni) da vendere al miglior offerente in caso di scoppio delle ostilità. Last but not least (ultimo ma non per ultimo), il fattore giudiziario. Nell'ambito del processo per i danni causati dal petrolchimico di Porto Marghera, l'Avvocatura dello Stato ha chiesto alla Montedison 70.000 miliardi di risarcimento. Che ne pensano i cavalieri bianchi?

Fusione General Electric-Honeywell

L'Antitrust europeo verso la bocciatura

MILANO Sta andando verso la bocciatura la maxifusione tra General Electric e Honeywell. Il comitato consultivo per la concorrenza di Bruxelles ha iniziato ieri ad esaminare il dossier e, salvo sorprese, dovrebbe essere confermato il parere negativo già espresso dai servizi del commissario Ue per la concorrenza, Mario Monti. Anche perché in nessuna occasione, finora, il Comitato ha dato parere difforme da quello dell'esecutivo. L'organo consultivo - che riunisce i quindici rappresentanti delle autorità nazionali antitrust - formalmente non ha potere decisionale in materia. Tuttavia il suo parere è politicamente importante: anche se l'iter non è ancora terminato, è uno degli ultimi anelli della catena di controlli preposta al vaglio delle operazioni che potrebbero turbare le regole della concorrenza in ambito comunitario. Una volta che il comitato avrà espresso il suo parere, spetterà al commissario alla Concorrenza formulare una proposta definitiva da presentare alla Commissione, che dovrebbe riunirsi per discuterne il proprio 3 luglio (anche se il voto potrebbe essere posticipato al 10 luglio). E comunque difficile che l'antitrust europeo possa cambiare opinione sulla contestata fusione. Lo stesso presidente della General Electric, Jeffrey Immelt, del resto, ha dichiarato

la scorsa settimana in un'intervista che «non ci sono possibilità» che l'accordo venga accolto dall'antitrust europeo. Le decisioni dell'antitrust di Mario Monti possono essere impugnate presso la Corte europea - come fece la Worldcom dopo che la Ue aveva impedito la fusione con Sprint - ma dato i tempi solitamente lunghi dei giudizi le società raramente scelgono la via giudiziale. In un ultimo tentativo di mediazione il colosso elettrico statunitense aveva proposto di rinunciare ad alcune società della Honeywell, ma l'esecutivo ha giudicato insufficiente la proposta. Monti aveva tuttavia precisato che la fusione poteva essere autorizzata se Ge avesse accettato «cambiamenti strutturali nella strategia commerciale» della Ge Capital Aviation (Gecas), la società del gruppo Ge leader nel settore del leasing aeronautico, chiedendo in particolare maggiori garanzie per la trasparenza dei prezzi da essa applicati. Secondo la Commissione la fusione fra la Ge, attiva nella produzione di motori per aerei, la Honeywell, leader nelle apparecchiature elettroniche e la Gecas, metterebbe in pericolo la concorrenza nel mercato aeronautico determinando una posizione dominante da cui la Ge potrebbe facilmente mettere fuori gioco gli altri concorrenti.

Costo del greggio e superdollaro hanno fatto aumentare il prezzo dei carburanti di 207 lire al litro rispetto al '99

Benzine in calo, ma viaggi-vacanze più cari

Ocse, con i ticket spesa sanitaria nella media Per la salute si spende l'8,2 per cento del Pil

MILANO Negli ultimi sette anni, in Italia, la spesa sanitaria è rimasta nei limiti della media europea. E questo, secondo l'Ocse, è dovuto soprattutto all'incidenza dei ticket. In particolare, nel 1993, la spesa, in rapporto alla ricchezza prodotta - cioè al Pil - era superiore agli standard europei e alla media di tutti i paesi dell'Ocse. Si deve infatti all'organizzazione che rappresenta i paesi più industrializzati l'ultima fotografia dei principali indicatori sanitari nel mondo ricco. Una ricchezza che, nota l'Ocse nel rapporto, deve essere spesa con più efficacia per combattere le due principali minacce alla salute: il fumo e l'obesità. In Italia, tra il '94 ed il '99 i grassi sono aumentati dell'1,8 per cento. L'Italia, nel 1998, è riuscita a spendere in salute l'8,2 per cento del suo Pil, contro una media del 7,9 per cento per i paesi dell'Ue e dell'8,3 per cento in media Ocse.

Sette anni fa, nel 1993, la spesa italiana era pari all'8,5 per cento del Pil, contro una media Ue dell'8,2 per cento e dell'8,2 per cento per l'area Ocse. Ma significativa, soprattutto, è l'analisi disaggregata della spesa per fonte di provenienza. Quell'8,2 per cento registrato nel 1998, era dovuto per il 5,5 per cento alla mano pubblica, per lo 0,8 a spesa diretta di privati e, per ben l'1,9 per cento a forme di compartecipazione tipo i «Ticket sanitari» recentemente aboliti. Nello stesso anno, la media Ue di contributo pubblico era del 5,9 per cento e quella di compartecipazione, i Ticket, dell'1,4 per cento. Il contributo dei «Ticket» (da applicare in senso lato per altri paesi dove esistono forme di compartecipazione differente) è stato superiore a quello italiano soltanto in Messico (2,6 per cento), Corea e Norvegia (2,1) e Stati Uniti (2 per cento).

MILANO Continua a scendere il prezzo della benzina, favorito dai cali delle quotazioni dei prodotti sui mercati internazionali. Agip e Ip (che controllano il 40% del mercato) hanno deciso di ribassare di 15 lire al litro i prezzi della benzina super e della senza piombo, che scendono così a 2.205 e 2.120 lire al litro. Si tratta della quinta diminuzione in 26 giorni per i marchi dell'Eni, che ha portato i ribassi a 70 lire al litro in un mese. Nonostante i ribassi di queste ultime settimane (anche l'Api ieri ha ridotto di 5 lire i prezzi di verde e super), quest'anno le vacanze per gli automobilisti italiani saranno più care. Secondo i dati elaborati, per conto della Fondazione Caracciolo, dal Rie (Ricerche industriali ed energetiche), tra la media del 1999 e quella dei primi cinque mesi del 2001, il prezzo della benzina è cresciuto di 207 lire al litro. Il grosso dell'aumento è dovuto al costo del greggio (148 lire in più) e all'aumento del dollaro (73 lire in più), compensate marginalmente dalla riduzione delle accise di 40 lire al litro, uno sconto di poco superiore alle 35 lire di incremento dell'Iva, dovuto al maggior costo finale del carburante. All'inizio di maggio, un barile di petrolio costava 29 dollari, nuo-

vo massimo dal 1984 e superiore di 7 dollari alla media di lungo periodo. Fatte le dovute scremature e percentuali, quello stesso barile di petrolio è stato pagato dal consumatore 98 dollari in più. Di questi 81 andavano all'Erario, 8 alla distribuzione, 4 alla logistica e al trasporto, 4 alla raffinazione e 1 al nolo. Ma l'aumento dei prezzi della benzina e degli altri carburanti è una ricchezza che automaticamente viene trasferita all'estero dai consumatori italiani per finanziare il maggior costo del greggio. Il che comporta un appesantimento del deficit energetico che è letteralmente raddoppiato, passando dai 26 mila miliardi del 1999 ai 52 mila dello scorso anno. Cioè, dall'1,2 al 2,4 del Pil. Il documento del Rie prende in esame anche il costo della rete di distribuzione dei carburanti, che incide sul prezzo finale rendendolo superiore di 60 lire al litro rispetto alla media europea. Oggi in Italia ci sono 25.400 punti vendita, pari a uno ogni 1.240 automobili. In Francia il rapporto è di uno a 1.567, in Gran Bretagna di uno a 1.657, in Germania di uno a 2.512. Il calo dei prezzi di questi giorni potrebbe essere però annullato d'un colpo, se il governo non rinnoverà il «bonus» fiscale di 50 lire al litro in scadenza a fine mese.

CONSORZIO INTERCOMUNALE GAS					
TRA I COMUNI DI BERRA, COPPARO E JOLANDA DI SAVOIA					
Via Togliatti, 11/13 - Copparo (Fe)					
Ai sensi dell'art. 6 della legge 25/2/1987 n. 67 si pubblicano i seguenti dati relativi ai conti consuntivi degli anni 1999 e 2000 (in milioni di lire)					
1) le notizie relative al conto economico sono le seguenti:					
COSTI			RICAVI		
Denominazione	Anno 2000 ¹⁾	Anno 1999 ²⁾	Denominazione	Anno 2000 ¹⁾	Anno 1999 ²⁾
Esistenze iniziali di esercizio	273	209	Fatturato per vendite di beni e servizi	14.301	12.689
Personale	1.395	1.442	Contributi in conto esercizio	572	555
- retribuzioni	463	472	Altri proventi, rimborsi e ricavi diversi	470	596
- contributi sociali	108	109	Costi capitalizzati	277	273
- accantonamento al TFR	2.166	2.049	Rimanenze finali di esercizio	305	=
Oneri per prestazione a terzi	344	291	Perdita di esercizi	=	=
- lavori, manutenz., riparazioni	2.166	2.049			
- prestazioni di servizi	10.517	8.854			
Acquisto materie prime e materiali	145	207			
Altri costi, oneri e spese	404	366			
Ammortamenti	110	111			
Interessi su capitale di dotazione	=	=			
Interessi su mutui	=	=			
Altri oneri finanziari	=	=			
Liquidità	=	=			
Utile d'esercizio	15.925	14.113	Totale	15.925	14.113
Totale	11.029	9.985			
2) le notizie relative allo stato patrimoniale sono le seguenti:					
ATTIVO			PASSIVO		
Denominazione	Anno 2000 ¹⁾	Anno 1999 ²⁾	Denominazione	Anno 2000 ¹⁾	Anno 1999 ²⁾
Immobilizzazioni tecniche	2.729	1.614	Capitale di dotazione	616	616
Immobilizzazioni immateriali	1.585	1.436	Fondo di riserva	194	194
Immobilizzazioni finanziarie	=	=	2) Saldi attivi di rivalutazione monetaria	308	=
Riserve e risconti attivi	8	8	Fondo rinnovo e fondo sviluppo	114	116
Scorte di esercizio	277	273	Fondi di ammortamento	1.424	1.019
Crediti commerciali	2.126	2.437	Altri fondi	211	249
Crediti verso proprietari	1.245	649	Fondo trattamento fine rapporto di lavoro	365	318
Altri crediti	1.131	438	Mutui e prestito obbligazionari	1.343	1.427
Liquidità	1.623	3.132	Debiti verso proprietari	494	359
Perdita di esercizio	305	=	Debiti commerciali	4.615	3.745
			Altri debiti	1.345	1.945
			Utile d'esercizio	=	3
Totale	11.029	9.985	Totale	11.029	9.985
INDICE EX DM 2.6.1989 - SERVIZIO GAS					
Indice	Anno 2000 ¹⁾	Anno 1999 ²⁾	Indice	Anno 2000 ¹⁾	Anno 1999 ²⁾
Utenze servite	42,66	42,02	Prodotto ceduto	2,246	2,387
Km. rete distribuzione			Utenze civili servite		
Prodotto ceduto derogato			Utenze servite	681	671
Prodotto ceduto	0,112	0,104	Numero medio addetti		
Costo di esercizio	1.198,828	984,294	Utenze servite	0,40	0,39
Utenze servite			Abitanti tot. area compet.		

(1) Ultimo consuntivo approvato dal CIG - servizi gestiti: gas, pubblica illuminazione, calore.
(2) Penultimo consuntivo approvato dal CIG - servizi gestiti: gas, pubblica illuminazione, calore.
IL PRESIDENTE del Consiglio di Amministrazione Alberto Arbalinti