

Dopo la decisione dei Benetton di lanciare l'Opas si è aperta la battaglia

Baruffe industriali sulle Autostrade

Scontri politici ed economici dietro l'affare dei pedaggi

Roberto Rossi

MILANO Non solo asfalto e pedaggi, ma anche ristorazione e infrastrutture. La società Autostrade, che gestisce 2.854 chilometri di vie, è una gallina dalle uova d'oro in grado di creare montagne di utili. E dove si muove denaro si scatenano appetiti e scontri.

Come quello in atto, che vede schierati da un lato la famiglia Benetton dall'altro una cordata, ancora indefinita, di imprenditori veneti. Uno scontro strano in cui si intrecciano interessi regionali, industriali e politici, privati e pubblici.

Per capire che cosa bolle in pentola è necessario fare un passo indietro. Non di molto, di circa un mese. È il giorno di Ognissanti, la società Autostrade è sottoposta a un'offerta di pubblico acquisto. Lanciata da chi? dagli stessi azionisti, riuniti attorno a una società che si chiama Schemaventotto e che detiene il 29,99% di Autostrade. Schemaventotto è capitanata da Benetton (con Edizione Holding la società di Ponzone Veneto ne possiede il 60%). Il motivo dell'Opas è quello di blindare Autostrade da possibili scalate ostili. Benetton per finanziare il tutto si rivolge, per la prima volta, al capitalismo che conta, cioè Mediobanca, che si attiva subito per trovare il credito necessario all'operazione (7,9 miliardi di euro).

Il momento è fortunato. Negli stessi giorni da Roma arriva un'altra buona notizia. Dopo 16 anni il governo decide di sbloccare l'atteso progetto per il Passante di Mestre. La ciliegina sulla torta.

Tutto risolto? Non proprio. Il prezzo offerto non è considerato dal mercato franchè (9,5 euro per ogni azione poco sopra la sua quotazione). Tanto che il giorno dopo

al lancio dell'offerta il titolo supera la soglia dei dieci euro.

Il mercato scommette su un contro-offerta. Da parte di chi? Da altri imprenditori veneti si dice. Ma la congrega si allarga di giorno in giorno. Oltre ai veneti si parla di un gruppo di lombardi. Spunta il nome della Confederazione del Nord, i gestori autostradali padani, capitanati da Alearo Merlin, presidente dell'Autostrada Brescia-Padova. Dietro Merlin altri imprenditori attratti dalla possibilità, una volta presa la società, di suddividere la gestione della società in diverse aree.

Il pedaggio è un guadagno stabile e solido. Ma non solo. Come accennato l'asfalto trascina con sé altri affari. In realtà gli imprenditori sono più interessati alle tratte locali, in particolare modo alla dorsale Adriatica. Perché? Perché in questo modo si possono coalizzare interessi locali creando sinergie e opportunità per i gestori stessi. L'esempio lo porta Nicola Tognana, vicepresidente di Confindustria: «Autostrade è assolutamente importante per il Paese. Per l'ulteriore contributo che può dare allo sviluppo delle infrastrutture sia hard sia soft. Perché a fianco passano chilometri e chilometri di fibra ottica, e questo è un punto su cui siamo tanti arretrati rispetto ai paesi europei».

Lo stesso concetto il presidente dell'Autostrada Brescia-Padova, Merlin, lo ha fatto proprio da molto tempo. Autostrade potrebbe creare sinergie nel campo delle tlc con la controllata Infracom, ma anche nel mondo della ristorazione con la società Ristop. Un affare, dunque, capace di sfornare utili a getto continuo.

Per questo attorno a Merlin, che fra le altre cose è presidente della provincia di Verona per Forza Italia, si è coagulato un asse finan-

Monorchio guida Infrastrutture Spa La società sarà capitalizzata con una cartolarizzazione da 3 miliardi

MILANO L'ex Ragioniere generale dello Stato, Andrea Monorchio è il presidente di Infrastrutture Spa. Lo comunica il ministro dell'Economia. Andrea Ripa di Meana sarà l'amministratore delegato e direttore generale, mentre Antonio Turicchi (direttore della Cassa depositi e prestiti) sarà consigliere. Intanto entro la fine dell'anno si dovrebbe avviare la capitalizzazione della società attraverso una cartolarizzazione da 3 miliardi di euro. Secondo le ipotesi più accreditate, le casse della nuova spa saranno alimentate grazie ad un prestito-ponte di pari importo organizzato da Banca Imi, Lehman Brothers, IntesaBci e Ubs Warburg in attesa che nel 2003 vengano lanciati i titoli «abs» derivanti dalla cartolarizzazione dei mutui erogati dall'Istituto di via Goito ad alcune aziende municipalizzate. Per l'avvio dell'operatività manca solo la convocazione dell'assemblea della società (attesa nei prossimi giorni) e l'ok allo statuto.

La nomina del vertice di infrastrutture spa seguono da vicino quelle della «gemella» Patrimonio dello Stato Spa, che sarà guidata da Luigi Fausti (presidente) e Massimo Ponzellini

ziario e politico folto ma senza bandiere, una volta sarebbe stato definito trasversale, tanto forte da mettere la museruola non solo al presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan, ma anche a Mediobanca. La banca d'affari milanese, guidata da Vincenzo Maranghi, sta incontrando difficoltà ad incassare le adesioni degli istituti di credito al maxiprestito chiesto dai Benetton. Segno che la strada non è proprio spianata. San Paolo, Capitalia, Intesa, Monte dei Paschi, Bnl, Popolare di Verona, Popolare di Lodi, Popolare di Milano. Tutte avrebbero

chiuso la porta in faccia a Maranghi.

Intanto, sul versante autostradale fervono le grandi manovre. Il riassetto delle Autostrade del Brennero prosegue (presto anche la Fondazione Manodori cederà la sua quota). A Trieste è stata costituita la Siest (Sistemi Infrastrutture Est), società controllata da Autovie Venete e Finest che si occuperà di realizzare e gestire strade e infrastrutture nell'Est Europa. La società si potrà anche alleare con soggetti privati, privilegiando sinergie con il sistema imprenditoriale del Nordest.



Un tratto gestito da Autostrade spa
Ferraro/Ansa

Nessuno dei coinvolti è finora uscito allo scoperto. Benetton, per non avere brutte sorprese, ha cominciato a cautelarsi facendo slittare di due settimane la presentazione del prospetto dell'offerta, prima atteso per il 6 dicembre.

La contro-opa è imminente? Sembra che, anche se a piazza Affari si fa avanti anche un'altra ipotesi. «Secondo noi questi operatori locali - ci dice un trader di una Sim milanese - sono maggiormente interessati ad entrare nella cordata che fa capo ai Benetton più che a lanciare una vera contro-opa».

Cirio

Divella è interessato Cragnotti resiste

Laura Matteucci

MILANO Balletto di incontri per il salvataggio della Cirio. Sergio Cragnotti ha parlato con Antonio Marzano, il ministro per le Attività produttive, e in serata l'advisor Livolsi ha ripreso la discussione del piano industriale con le banche interessate. «Stiamo affrontando il problema nei modi più rapidi e professionali possibili, ma non siamo in grado di dare indicazioni sugli sviluppi della vicenda», è il commento dell'amministratore delegato Bnl Davide Croff circa tempi e contenuti della risposta delle banche al piano di ristrutturazione finanziaria e industriale firmato Livolsi.

Per la nomina del nuovo consiglio di amministrazione, intanto, è questione di un paio di settimane: l'assemblea ordinaria degli azionisti è convocata infatti per il 19 e 20 dicembre. E per la Cirio continuano a farsi avanti, intanto, possibili pretendenti. L'industriale della pasta Francesco Divella, titolare dell'omonimo pastificio, conferma infatti l'interesse per le attività conserviere del gruppo Cragnotti. Ma per decidere servirà innanzitutto il piano industriale.

Il titolo del gruppo alimentare alle prese col salvataggio possibile rimbalza in Borsa, chiudendo con un più 5,26% all'indomani del tonfo che gli ha visto lasciare sul terreno il 15,5%. Fa l'opposto Lazio, che ieri ha perso quasi il 6%, complice la smentita di un interesse da parte di Murdoch, attraverso News Corp.

Se per la Lazio, quindi, nonostante le voci circolate nei giorni scorsi, non si intravede alcuna possibile cessione, il gruppo Cirio continua a fare gola agli industriali del settore alimentare, sia per il marchio sia per le quote di mercato in Italia e all'estero.

Così, dopo il numero uno della coop emiliana Conserve Italia, che si è fatto avanti solo qualche giorno fa, adesso anche l'industriale della pasta Francesco Divella conferma il proprio interesse. «Siamo pronti a valutare la possibilità di una partecipazione nel gruppo Cirio», ha dichiarato infatti Divella, aggiungendo che comunque, per il momento, non ha avuto alcun contatto con il gruppo di Cragnotti. Obiettivi di Divella «i marchi Cirio e De Rica, leader del mercato dei pomodori pelati e delle passate con una quota dell'8-9 per cento». Ma «prima dobbiamo esaminare il piano industriale».

Fondata da Francesco Divella nel 1890, l'azienda adesso produce 120mila tonnellate annue con 140 diversi formati. La sua quota nel mercato nazionale è pari al 6,5%, e circa il 20% della produzione è destinata al mercato estero.

I cugini Vincenzo e Francesco Divella sono alla guida dell'azienda con 220 dipendenti distribuiti in quattro stabilimenti. Il primo a manifestare interesse per la vicenda Cirio era stato Vincenzo, subito dopo il default del prestito da 150 milioni di euro. E adesso rilancia Francesco, che ricopre anche la carica di amministratore delegato dell'Acquedotto Pugliese.

UNA GOCCIA DOPO L'ALTRA, SIAMO DIVENTATI GRANDI.



Nella provincia di Modena la vita scorre più facilmente: anche grazie a Meta, che con i suoi 52 pozzi e le 21 sorgenti porta l'acqua in 180.000 case.

È il risultato di una realtà imprenditoriale radicata e dinamica, che offre a famiglie e aziende non solo acqua potabile, depurazione e fognature, ma anche elettricità, acqua e calore.

Più tre valori in continua crescita: eccellenza, innovazione e qualità. È così che si arriva al 68% del mercato locale.

Meta. La realtà più fresca fra le multiutility italiane.

ARIA, ACQUA, TERRA, FUOCO



Meta

Modena energia territorio ambiente spa
www.meta.mo.it