

Debito

Con 34,5 miliardi di euro l'Italia è al terzo posto dopo Germania e Francia negli importi di emissioni di debito per il 2005. Se invece si guardano le consistenze totali del debito al dicembre 2005 l'Italia resta l'emittente più importante con il 27,2% del valore complessivo dell'area euro. Germania e Francia seguono con il 23,2 e il 20,8%



IL RAME RAGGIUNGE UN NUOVO RECORD STORICO

I metalli continuano a correre, con gli investitori convinti che garantiscano migliori guadagni rispetto alla Borsa ed ai bond. Le quotazioni dell'oro a New York hanno segnato un rialzo dell'1,59% a 633,80 dollari l'oncia. In progresso anche l'argento che ha guadagnato 66 cents a 12,44 dollari l'oncia. Il rame a Londra ha infranto un nuovo record, toccando per la prima volta i 7.000 dollari alla tonnellata. Volano anche zinco e nichel, che hanno raggiunto livelli mai toccati.

BNL, ALL'ASSEMBLEA ARRIVANO I FRANCESI

Bnl volta pagina. Venerdì si terrà l'ultima assemblea «italiana» di Via Veneto, anche se i francesi di Bnp Paribas si presenteranno all'appuntamento con in mano già più del 50%. Gli azionisti saranno chiamati a votare la nuova plancia di comando dell'istituto targato Bnp, che dovrebbe vedere Luigi Abete confermato alla presidenza, affiancato da Jean-Laurent Bonnafé in qualità di amministratore delegato, e Mario Girotti che manterrà il ruolo di direttore generale.

Italiani in coda, Benetton alla cassa

Autostrade chiede di rinviare il rientro. Resta alta la polemica sulla fusione spagnola

di Roberto Rossi / Roma

CONGESTIONE Mentre si discute della fusione tra Autostrade e Abertis, per molti una cessione mascherata dei Benetton a favore degli spagnoli di una larga fetta del settore viario italiano, il nostro sistema autostradale è collassato. È successo ieri. Ses-

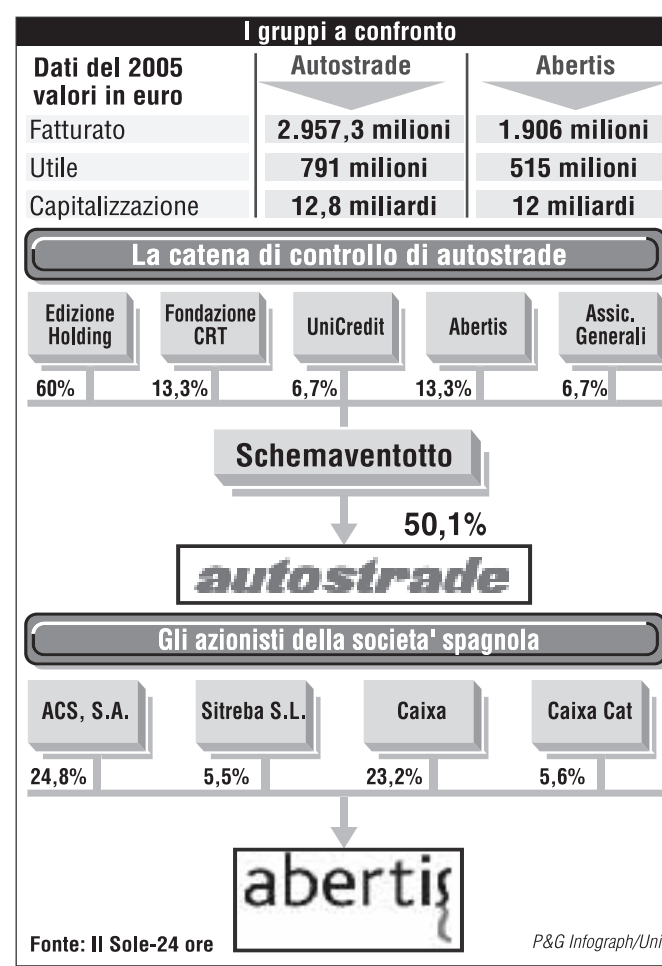
santa chilometri di rallentamenti, misti a code, sull'autostrada dei Fiori tra i caselli di San Bartolomeo al mare (Imperia) e Savon in direzione di Genova, tempi di percorrenza raddoppiati se non addirittura quadruplicati in quasi tutta l'A1, la società Autostrade per l'Italia, del gruppo Autostrade spa, che detta la resa via comunicato, chiedendo «a chi dovesse mettersi ancora in viaggio di posticipare le partenze» direttamente a questa mattina. Tutto questo per un ponte festivo e in assenza di cantieri. La giornata di passione per gli automobilisti è iniziata nel pomeriggio. Il tratto su cui si è registrato il traffico più continuo e intenso è stato sull'Autosole, con i 230 minuti - contro i 90 di riferimento - da Valdarno a Sasso Marconi. Per andare da Reggio Emilia a Fidenza occorrevano 60 minuti, il doppio del normale. Situazione critica anche sulla A14, dove il tratto Cattolica-Bologna si poteva coprire in 140 minuti invece di 60, e sulla A12, dove la Chiavari-Genova era percorribile in 60 minuti anziché in 25. Insomma, un calvario. Caduto in un momento critico per la società Autostrade accusata, da una larga fetta trasversale del mondo politico, di aver venduto solo dopo sei anni di gestione una società che operava in monopolio privato agli spagnoli della Abertis. Un accordo firmato pochi giorni fa in fretta e furia in assenza di un governo con pieni poteri e che ha portato nelle casse dei Benetton,

principali azionisti del gruppo italiano, 660 milioni in contanti. Pubblicamente i vertici della società hanno parlato di fusione, ma molti indizi (tra i quali la sede, il nome, l'amministratore delegato, tutti spagnoli) hanno fatto pensare a una cessione fittizia fatta passare come scelta europeista, ma anche di sviluppo. Un fattore, quest'ultimo, che in Italia, fanno notare i più maligni, è stato piuttosto carente. Basta andare a vedere i programmi di investimento della società, titolare di una concessione pubblica, per rendersene conto. Ad esempio la prima convenzione stipulata, che riguardava gli anni 1998-2002, prevedeva che Autostrade dovesse investire fino a 5,6 miliardi. A fine periodo però gli investimenti effettuati non avevano superato i 1,67 miliardi. Solo al termine del 2005 hanno raggiunto 3,8 miliardi rispetto però a un programma complessivo che da qui al 2012 dovrebbe comportare opere per 12 miliardi. La partita comunque è solo all'inizio. Forse venerdì o sabato prossimo il primo round, con una lunga e meticolosa audizione che attende Vito Gamberale, amministratore di Autostrade spa e presidente di Autostrade per l'Italia (società concessionaria), nella sede dell'Anas, l'Ente nazionale per le strade. Al centro proprio la fusione per incorporazione di Autostrade nel-

l'Anas chiede chiarimenti giuridici e convoca l'amministratore del gruppo



La coda di macchine sull'autostrada A7 Genova-Milano. Foto di Dino Ferretti/Ansa



LE DOMANDE

1 Nell'alleanza strategica tra l'italiana Autostrade e la spagnola Abertis chi ci guadagna?

I promotori dell'iniziativa sostengono che l'accordo creerà il primo gruppo al mondo per la gestione di reti autostradali. Il primo singolo azionista sarà ancora il gruppo Benetton con circa il 24% del capitale, ma gli azionisti spagnoli avranno la maggioranza del capitale. Inoltre la sede sociale del nuovo gruppo sarà in Spagna, a Barcellona, e il primo amministratore delegato sarà un manager spagnolo, oggi al vertice di Abertis.

la spagnola Abertis che starebbe suscitando rilevanti questioni giuridiche. L'Anas vuole chiarimenti prima del 2 maggio, giorno in cui si riuniranno i consigli di amministrazione delle due società

per deliberare il via libera definitivo al progetto di fusione. Da sciogliere il nodo della concessione. L'articolo 5 della convenzione firmata tra la società Autostrade e l'Anas nel 1997, pri-

2 Quanto ha incassato Autostrade dagli aumenti delle tariffe e quanto ha investito negli ultimi anni?

Nel bilancio 2005 Autostrade contabilizza aumenti tariffari cumulati (a partire dal 2001) del 10,5% che hanno portato i ricavi da pedaggio a 2,51 miliardi (+21% rispetto al 2000). In cinque anni, Autostrade ha incassato - grazie ai pedaggi - 11,6 miliardi di euro. È andata meno bene per gli investimenti di ammodernamento della rete italiana. Dei 5,2 miliardi di interventi relativi alla convenzione del 1997, Autostrade ne ha realizzati solo uno.

ma della privatizzazione del 1999, estendeva la concessione precedente fino al 31 dicembre del 2038. Secondo l'art.5, il concessionario «deve comunicare al concedente la variazione della

3 Perché gli azionisti di maggioranza di Autostrade hanno deciso di distribuire un maxi dividendo straordinario?

Schemaventotto, la società controllata dalla famiglia Benetton che detiene la maggioranza di Autostrade, incasserà circa 1 miliardo di euro dal dividendo straordinario. L'operazione è stata decisa per garantirsi l'apprezzamento e l'appoggio degli investitori. L'entità del solo dividendo straordinario è superiore all'esborso di circa 770 milioni effettuato dalla famiglia Benetton nel 1999 al tempo della privatizzazione di Autostrade.

composizione azionaria, nei casi in cui ecceda il 29%. Non è difficile ipotizzare che ai vertici di Autostrade per l'Italia verrà ricordato che la concessione è all'uso in gestione del bene pubblico ma

non alla sua alienazione, trattandosi di un bene incedibile senza un preciso atto di indirizzo del potere politico. Cioè senza aver consultato il governo. Cosa che i Benetton si sono ben visti dal fare.

LA STORIA In sei anni la famiglia Benetton ha preso il controllo di Autostrade, ha incassato gli aumenti delle tariffe mentre gli investimenti sono in ritardo. E adesso il grande accordo

Il «miracolo» di Ponzano: imprenditori coi soldi degli altri

/ Milano

Come va veloce il mondo degli affari. Persino quello italiano, non proprio brillantissimo negli ultimi tempi. Eppure sembra ieri: abbiamo ancora negli occhi l'immagine di Gilberto Benetton, presidente di Edizione Holding (la società di famiglia) che firma, nell'ottobre 1999, l'accordo con il governo di centrosinistra per rilevare la quota di controllo di Autostrade, la gloriosa impresa dell'Iri, simbolo della ricostruzione, del miracolo economico e anche dell'unità, autostradale, dell'Italia. Promesse e sorrisi, come sempre in questi casi, si sprecano. Ma c'era grande fiducia verso i Benetton, con-

siderati il volto fresco e presentabile del nuovo capitalismo italiano, nato e sviluppatosi fuori dalle consorterie oligarchiche. Per l'equivalente di 2,5 miliardi di euro circa, il 30% di Autostrade finisce nella mani di Schemaventotto, la società veicolo della privatizzazione controllata dai Benetton, con la fondazione Crt. Acsa, Unicredit e Brisa. Edizione Holding partecipa all'acquisto con un versamento diretto di circa 1600 miliardi di lire, poco meno di 800 milioni di euro. Dopo circa un anno, l'amministratore delegato di Autostrade privatizzata, Vito Gamberale, un manager di grande valore ed esperienza maturata soprattutto nelle ex Partecipazioni

statali, delinea il programma per il futuro: «Occorrono almeno 3 mila chilometri di autostrade per recuperare il ritardo rispetto alle media europee. Possiamo investire 10 mila miliardi di lire per fare circa 2 mila chilometri». A fronte di questi impegni, ovviamente, «servono aumenti graduali delle tariffe ancorati all'inflazione reale anziché programmata». Richiesta comprensibile: Anche i lavoratori italiani hanno spesso chiesto, senza essere ascoltati in questi anni, di avere aumenti salariali legati all'inflazione reale e non a quella ipotizzata da Berlusconi. Gli aumenti delle tariffe autostradali sono stati un bel bottino per Autostrade e i suoi azionisti, che hanno potuto

beneficiare anche di una costante rivalutazione del titolo in Borsa. Il bilancio 2005 di Autostrade indica aumenti tariffari complessivi a partire dal 2001 del 10,5% che hanno portato i ricavi da pedaggio a 2,51 miliardi di euro (più 21% rispetto al 2000). In un quinquennio Autostrade ha incassato, alla voce pedaggi, 11,6 miliardi di euro. Purtroppo i nuovi investimenti promessi sono rimasti un po' indietro. Dei 5,2 miliardi previsti nella Convenzione 1995, solo uno è stato effettivamente realizzato da Autostrade. E dei 4,33 miliardi di interventi previsti nell'atto aggiuntivo del 2002 (collegato al rinnovo delle concessioni per Autostrade) sono 156 milioni sono arrivati sulle strade italiane.

In questi sei anni post-privatizzazione i Benetton non sono stati fermi, pur lamentandosi dei ritardi e delle incomprensioni della politica in materia tariffaria. La «perla» dei Benetton arriva nel 2002 quando decidono di lanciare un'offerta pubblica di acquisto sull'intero capitale di Autostrade per il controvalore di 6,5 miliardi di euro. I soldi vengono forniti a Schemaventotto da un consorzio bancario coordinato da Unicredit e Mediobanca. Ma questo enorme indebitamento viene subito scaricato dai Benetton sulla società Autostrade, con la fusione delle due società nel maggio 2003. In pratica il debito acceso dai Benetton per diventare i soli padroni di Autostrade (con l'opa rac-

colgono l'83% del capitale) viene trasferito sotto alla società Autostrade, di cui sono azionisti anche molti altri soggetti. Un anno dopo il debito di Autostrade viene riscadenato a lungo termine, con l'emissione di un bond da 6,5 miliardi. Di fronte a queste operazioni, indubbiamente di grande valore per le tasche della famiglia Benetton, c'è da chiedersi se forse si poteva già prevedere il passaggio delle Autostrade verso i lidi spagnoli. Ma, soprattutto, c'è il sospetto di essere di fronte a una grande delusione: alla fine anche i Benetton sono come gli altri, sono bravi, bravissimi a fare gli imprenditori di successo con i soldi degli altri.