

LA STORIA

# Gavio e Gamberale in corsa per le autostrade del Nordest

Alcuni enti pubblici vendono il 12% della Serenissima, che controlla i 182 chilometri dell'Autostrada tra Brescia e Padova. E' l'inizio della rivoluzione degli assetti proprietari

ALESSANDRA CARINI

**Venezia**  
È il cuore infrastrutturale dell'asse autostradale Est-Ovest: lungo i 182 chilometri dell'Autostrada Brescia-Padova, la Serenissima, corre il mondo industriale che ha fatto ricco il Nordest. Ma ora quell'asse è diventato anche un banco di prova: per i privati, che partecipano come azionisti alla società e per quelli che sono fuori e la vorrebbero conquistare; per gli enti pubblici che ne detengono ancora la maggioranza; per le banche, a partire da Intesa Sanpaolo, che sono azionisti, creditori e finanziatori consistenti; e persino per la politica tout court che della fame di infrastrutture in queste Regioni ha fatto il centro del suo interesse.

A dare inizio ai giochi è stata la decisione di alcuni fragilenti locali, comunitarie e provinciali venete e lombarde, che hanno la maggioranza della Serenissima, di mettere in vendita una quota per fare cassa e finanziare i loro bilanci sempre più smagriti. Un 12%, frutto di un accordo tra enti locali diversi, è stato virtualmente messo sul mercato per tentare, in gruppo, di trovare un compratore interessato ad entrare.

Sulla carta l'occasione sembra d'oro. Da est, e dal gruppo delle autostrade lombarde, è da tempo partita un'offensiva per "privatizzare" le autostrade e costruire su



Marcellino  
Gavio



Vito  
Gamberale

questa base un asse unitario lungo il corridoio est-ovest. Una linea che però trova una brusca interruzione in Veneto, dove la politica ha scelto strade opposte. Qui è nato quel federalismo autostradale, in viso ai privati e all'Aiscat, che ha tolto ai privati le concessioni in scadenza e le ha fatte assorbire da una società mista Regione-Anas, la Cav, che ora gestisce il Passante di Mestre e ha preso l'eredità dell'autostrada Venezia-Padova, portando a casa liquidità e profitti da investire nelle strade della Regione.

Alla porta della Serenissima e delle banche si sono fatti vivi, per vedere le carte, il fondo F21 di Vito Gamberale, che ha già investito nel settore e ha puntato un faro sull'asse del Brennero e il gruppo di Marcellino Gavio che è interessato ad andare oltre Milano, da solo o in accordo con altri, per rafforzare il suo "polo".

Il 12% non è molto, ma è un piede messo nella porta in una situazione, come quella della Serenissima,

1,2

MILIARDI DI EURO

È la valutazione attribuita alla società da chi vende, ma nell'attuale situazione di mercato il valore sembra più basso

ma, che più confusa di così non potrebbe essere. Dentro la società, infatti, ha una partecipazione consistente il gruppo del bresciano Rino Mario Gambari, che ha, negli anni passati, acquisito quote di enti pubblici fino a mettere insieme il 24,3% del capitale. Ma per farlo ha contratto debiti per 230 milioni di euro verso Mediobanca e Abn Ambro, debiti che, di questi tempi, non sono facili da gestire, tanto che anche la partecipazione di Gambari è finita sul mercato in cerca di compratori. Alle porte, tra i creditori della società, c'è anche il gruppo Intesa Sanpaolo, socio della Serenissima con il 6%, che ha finanziato per 160 milioni il gruppo (e soprattutto una sua società, la Infracom) con un pegno delle azioni che finisce sulle spalle dell'unica che può garantire proventi, cioè la Brescia-Padova.

Finora a ripagare gli oneri dell'indebitamento ci sono stati i dividendi di Serenissima. Per Intesa, poi, il pegno delle azioni fa da garanzia ultima a un richiesto rinnovamento nella gestione della società, finora lenta nel ristrutturare

**Il 12 per cento non è molto, ma è un primo passo verso una situazione aperta**

