

Chi ha paura dell'effetto Gamberale

di **Fabio Tamburini**

In casa Autostrade è un ritorno, per il momento tutto da costruire, che viene considerato una vera sventura. Al vertice del gruppo Telecom hanno lasciato il segno i ritmi di lavoro serrati di Vito Gamberale (ricordato ancora oggi per la precisione con cui nei momenti di relax centrava con le frecce il bersaglio appeso nella stanza). E all'Eni, dove il manager è cresciuto negli anni 80 seguendo l'area delle attività diversificate, era ben conosciuta la tenacia con cui seguiva minuto per minuto ogni azienda da risanare. La nomina di Gamberale come responsabile del super fondo per gli investimenti nelle infrastrutture ha messo in agitazione buona parte del management delle società che gestiscono, direttamente oppure indirettamente, le reti d'infrastrutture.

Sono reazioni dai toni accesi che si sommano alle polemiche, certamente più ideologiche, sulla nascita di un secondo Iri, come viene definito il fondo lanciato nelle settimane scorse che ha come azionisti fondazioni, grandi banche come Intesa e Unicredit, la Cassa depositi e prestiti. Di sicuro si tratta di un'operazione che divide e dividerà il mondo del potere economico perché rende praticabili operazioni di ampia rilevanza. Basta considerare che l'obiettivo iniziale di raccolta risulta di 2 miliardi, che si moltiplicano dando disponibilità per altri 8 miliardi grazie all'effetto leva finanziaria. Senza considerare che gli azionisti hanno spalle talmente forti da rifornire adeguatamente, in caso di necessità, le casse del super fondo.

In attesa che la raccolta di risorse sui mercati

internazionali prevista nei prossimi mesi vada in porto, i promotori dell'iniziativa gettano acqua sul fuoco. E rispondono con una battuta a chi immagina il super fondo dilagare nell'acquisto di partecipazioni in grandi reti, a partire da quelle autostradali. «Un fondo compra soltanto quello che è in vendita», viene detto, tagliando alla radice ogni polemica o previsione troppo anticipata. Altrettanto secco è il chiarimento che segue: «Comunque sia è troppo presto per immaginare operazioni concrete».

Ma le grandi reti delle infrastrutture sono davvero in vendita? Lo scenario si presenta ricco d'incognite anche perché, prima di rispondere, occorre chiarire altri interrogativi. Eccone, per esempio, tre rilevanti. Il tentato accordo tra la società Autostrade dei Benetton e gli spagnoli di Abertis è definitivamente fallito? E l'Eni dovrà rinunciare a Snam rete gas? E ancora: la rete delle telecomunicazioni resterà in Telecom?

Sul fronte delle Autostrade c'è almeno un'importante banca d'affari anglosassone che prepara mosse da scacco matto, fiduciosa che di fronte a un'offerta allettante i Benetton finiscano per vendere. Anche perché, se nell'operazione avesse un ruolo chiave il super fondo italiano, il ministro dei Trasporti Antonio Di Pietro, e i suoi collaboratori, saranno i primi a scatenare l'applauso. Altrettanto evidente è l'interesse delle principali investment bank internazionali per Snam rete gas, gallina dalle uova d'oro che può rappresentare per l'acquirente una occasione formidabile. E questo spiega almeno parte dell'interesse con cui il mondo della politica segue la vicenda. Difficile prevedere come finirà, anche se una domanda ai sostenitori della separazione di Snam rete gas è giustificata: perché indebolire l'Eni, una delle poche grandi aziende italiane sopravvissute, quando francesi e tedeschi difendono a oltranza le posizioni delle loro società leader?

fabio.tamburini@ilssole24ore.com

GRANDI RETI
Autostrade
alla ricerca
del dopo-Abertis,
banche d'affari
al lavoro