

Sotto traccia

I fondi e la voglia di spallata

di **Orazio Carabini**

A pensar male si fa peccato...ma spesso ci si azzeca. Così ieri, nelle stanze dell'Aiscat, i capi delle società di gestione delle autostrade si esercitavano a disegnare scenari a cavallo tra gli affari e la politica. Già, perché a sentir loro la linea di assoluta fermezza scelta dal Governo con l'approvazione della direttiva Cipe sulle tariffe non si spiega. A meno che Romano Prodi e i suoi ministri non pensino a una "spallata". «Non vi va bene il nuovo meccanismo? Benissimo, accomodatevi alla porta: c'è chi può prendere il vostro posto». È quanto si aspetta di sentirsi dire dal Governo il presidente di una società che racconta come non siano passate inosservate in questi mesi alcune mosse sulle scacchiere della finanza. In particolare la

fioritura di iniziative nel campo delle infrastrutture.

La prima, naturalmente, si chiama F2i, il fondo per le infrastrutture promosso da Cassa depositi e prestiti (Cdp), Intesa SanPaolo, UniCredit, fondazioni e banche straniere tra cui Lehman Brothers, forse Citigroup e Merrill Lynch. Con una potenza di fuoco da 12 miliardi si potrebbe quasi comprare il 100% di Autostrade che ne capitalizza poco meno di 13. Ma attenzione: dietro a F2i ci sono

soggetti pronti a giocare anche in proprio, tutti con spalle robuste. All'interno di Intesa SanPaolo, per esempio, la somma di Banca Opi (ex-SanPaolo) e di Banca Intesa Infrastrutture e Sviluppo (Biis) ha creato un polo particolarmente forte in questo settore. E l'amministratore delegato Corrado Passera non perde occasione per rammentare il ruolo "propulsivo" dello sviluppo della nuova banca na-

ta dalla fusione sull'asse Milano-Torino. Poi c'è la Cdp, l'incompiuta in cerca di identità. Per la banca del Tesoro molti prospettano un ruolo di "catalizzatore" degli investimenti in infrastrutture, al fianco dei privati. Senza dimenticare che in giro per il mondo gli *infrastructure funds* spuntano come funghi. Goldman Sachs, per esempio, il 28 dicembre scorso ha annunciato di aver chiuso la sottoscrizione del suo primo fondo per le infrastrutture: ci ha messo 750 milioni di dollari e ne ha raccolti quasi 5,75 miliardi tra fondi pensione, compagnie di assicurazione e banche. Obiettivo: investire in settori tradizionali come «autostrade, aeroporti, porti, utilities regolamentate attive nei comparti gas, acqua ed energia elettrica» nei paesi sviluppati «con un quadro legale, politico e regolatorio consolidato».

Miliardi di euro e di dollari so-

no dunque pronti a piovere sul settore. E se qualcuno vendesse, o ancora meglio "svendesse" perché stanco del tira e molla sulle tariffe, si formerebbe la coda per approfittare delle occasioni favorevoli. Tanto più — e qui le malignità sfiorano la perfidia — che i nuovi protagonisti, da Intesa SanPaolo alla Cdp alla Goldman Sachs, hanno tutti un denominatore comune: i buoni rapporti con il Governo e in particolare con il presidente del Consiglio Romano Prodi.

Questo non significa che i privati del settore siano intenzionati a mollare. Anzi. La speranza è che il Governo ritorni sui suoi passi e accetti di riaprire il confronto. Il sostegno della Confindustria attraverso la vicepresidente Emma Marcegaglia serve anche a questo. L'alternativa, per ora unica, è il tribunale: ci sono contratti da difendere che hanno il difetto di aver prodotto troppi utili.