

La ragnatela di cemento che imbriglia la Fenice

E l'armatore Aponte guarda alla privatizzazione di Tirrenia

Retrosce

LUCA FORNOVO
TORINO

Interessi in cordata

Da una parte c'è la partita Alitalia. Dall'altra quella che il governo Berlusconi sta giocando su altre infrastrutture del sistema Italia con alcuni dei soci forti (Benetton, Ligresti, Gavio, Aponte e Sposito) della Cai, la cordata salva-Alitalia.

Si tratta di un'intricata ragnatela di interessi. Restando nelle vie del cielo, l'esecutivo è ormai in dirittura d'arrivo per approvare un ritocco del 6-12% alle tariffe aeroportuali, cosa che sarà sicuramente gradita ad alcuni aeroporti italiani, tra cui l'Aeroporto di Roma (AdR), di cui

la famiglia Benetton possiede una bella fetta del capitale, attraverso la sua partecipazione in Gemina. Il governo ha, poi, intenzione di avviare progetti ambiziosi nelle infrastrutture

del mare, con la privatizzazione di Tirrenia, attesa entro fine anno. E nelle infrastrutture di terra, Palazzo Chigi e la statale Società Stretto di Messina sono al lavoro per stringere a breve un accordo con Impregilo sui costi del Ponte di Messina. Progetti che forse, non a caso, attirano l'interesse di alcuni dei soci della Cai. Alla privatizzazione di Tirrenia potrebbero partecipare insieme a un gruppo di armatori Gianluigi Aponte, presidente di Msc, la Mediterranea shipping company, e della Snav e il numero uno del fondo Clessidra, Claudio Sposito. Non va, poi, dimenticato che i tre soci - con quote paritetiche - di Impregilo, il futuro costruttore

del Ponte sullo Stretto, sono Benetton, Ligresti e Gavio. Su questo fronte nel giro di pochi mesi Impregilo dovrebbe formalizzare la nuova offerta per la realizzazione del Ponte. Tre anni fa il primo gruppo italiano di costruzioni si aggiudicò la gara offrendo 3,9 miliardi. La nuova offerta dovrebbe aggirarsi tra i 4,3 e i 4,4 miliardi di euro. Cioè rivista al rialzo di 4-500 milioni. Un aumento che giusto per fare due calcoli rappresenta più del doppio di quanto Benetton, Ligresti, Gavio hanno investito nella Cai. Il rialzo è però pienamente giu-

stificato dal rincaro delle materie prime. «I costi del Ponte aumenteranno - ha spiegato di recente Alberto Rubegni, ad di Impregilo - perchè avevamo fatto un'offerta con il petrolio a 32 dollari al barile». Oggi l'oro nero quota poco sotto i 110 dollari.

Anche per il finanziamento del Ponte, che complessivamente costerà poco più di 6 miliardi di euro, la soluzione sembra molto vicina. Lo schema allo studio del governo prevede che l'opera venga finanziata per circa il 40% attraverso un aumento di capitale che verrà varato dal Ministero dell'Economia (nel progetto precedente era Fintecna a metterci i soldi) e al 60% facendo ricorso al mercato internazionale dei capitali. La progettazione definitiva, curata da Impregilo, potrebbe essere avviata già a gennaio e l'apertura dei cantieri a metà del 2010, dopo aver superato alcuni passaggi burocratici, tra cui l'approvazione del Cipe e del Ministero delle Infrastrutture.

Oltre al Ponte per i Benetton, come si è detto, una partita importante resta anche quella delle tariffe aeroportuali. Il governo starebbe per avviare un aumento pari all'inflazione programmata, che ora è all'1,7%. La notizia è positiva

per la loro partecipata Adr (Aeroporto di Fiumicino e Malpensa) che attende dal 2000, un ritocco al rialzo.

Ma i Benetton non possono comunque lamentarsi. La famiglia di Ponzano Veneto, che è anche azionista di Atlantia (la ex Autostar), ha già incassato dall'attuale governo un vantaggioso adeguamento tariffario per le autostrade (che rappresenta il 70% dell'inflazione effettiva). Un successo per Atlantia e la famiglia Benetton, visto che la redditività, secondo gli analisti, è garantita fino al 2038. Un po' meno per gli italiani che dovranno pagare pedaggi più salati.

Infine tempi stretti anche per Tirrenia: il 31 dicembre scadono le convenzioni statali che finora hanno permesso alla compagnia di navigazione di sopravvivere coprendo le perdite operative sulle tratte di interesse pubblico. Tirrenia che fattura 620 milioni, ha perdite vicino al miliardo di euro. Il premier Berlusconi ha confermato la volontà di privatizzare perché Tirrenia fa «concorrenza sleale ai privati che hanno posizioni di leadership. E qui potrebbe entrare presto in scena Aponte che oltre a corteggiare Tirrenia ha interesse nelle sue controllate regionali: la campana Caremar, la sarda Saremar, la toscana Toremar e la siciliana Siremar che fanno concorrenza alla Snav.

Tutti in salvo Chi esce avrà 7 anni di tutela e se necessario sarà accompagnato alla pensione

Esternalizzati Amministrazione, informatica e call center saranno ceduti con circa 2000 dipendenti

Problema Atitech Rischiano di restare senza ruolo gli addetti alla manutenzione dei jet più vecchi

GLI AZIONISTI DI IMPREGILO

Ligresti e Gavio vogliono aumentare i costi del Ponte sullo Stretto

AEROPORTI DI ROMA

Il socio Benetton spera che il governo riveda al rialzo le tariffe degli aeroporti

**I nomi
e le aziende
dei protagonisti**

