

TREMONTI IL BANCHIERE

Ai Benetton un miliardo. Ai Gavio 450 milioni. La nuova Cdp voluta dal ministro parte con mega prestiti agli imprenditori. E non mancano le critiche

DI LUCA PIANA



Vi serve mezzo miliardo di euro? Un miliardo tondo tondo? Nessun problema. Vi può aiutare il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti. O magari uno dei suoi colonnelli, Massimo Varazzani, il manager che il ministro ha messo alla guida della più potente fra le società pubbliche, la Cassa Depositi e Prestiti (Cdp). Fino a poche settimane fa, la Cassa era un ente un po' polveroso che raccoglieva i quattrini investiti dagli italiani nei buoni e nei libretti postali per poi prestarli agli enti pubblici che ne avevano bisogno, ad esempio per costruire una scuola o rifare una strada.

Il 3 novembre, però, la Cassa ha comincia-

to una nuova vita. Con i soldi del risparmio postale, ha iniziato ad agire come una vera banca, prestando 450 milioni alla società della famiglia Gavio che gestisce l'autostrada Torino-Milano. Cifre importanti per qualsiasi banca privata, ma poca roba rispetto alla mossa effettuata in seguito. Il 16 dicembre, assieme ad altre operazioni più piccole come il rigassificatore di Livorno, la Cassa ha infatti dato il via libera a una maxi linea di finanziamento (un miliardo) per la società Autostrade dei Benetton. Gavio e Benetton. Due nomi che appartengono al Gotha dell'imprenditoria italiana, protagonisti della "cordata dei volenterosi" chiamata a rilevare l'Alitalia; due gruppi che avrebbero credito da qualsiasi banche-

re, ma che hanno scelto la Cassa per un motivo semplice: sono riusciti a ottenere condizioni più favorevoli per le loro tasche.

L'idea che la Cassa possa utilizzare in modo più dinamico il tesoro di 183 miliardi raccolto via Poste è condivisa da molti. Tremonti vi ha dato un forte impulso affidandole il compito di investire in progetti che dovrebbero avere un interesse nazionale, un'opportunità non da poco in tempi così difficili per i conti pubblici. Tuttavia, a dispetto delle novità normative (vedere la scheda sotto), la Cassa resta una banca particolare. Ha uffici solo a Roma e Milano.

Non ha una rete diffusa di sportelli ai quali rivolgersi in cerca di aiuto. È gestita da manager nominati dalla politica. E utilizza quattrini degli italiani, garantiti dallo Stato.

I primi beneficiari, destinatari di cifre così rilevanti, non sono però passati per nessuna selezione pubblica delle richieste più meritevoli. Le pro-



Ecco come funziona

1850 La Cassa Depositi e Prestiti nasce nella Torino dei Savoia. Si occupa di finanziamento degli enti pubblici e fin dal 1857 inizia a utilizzare le risorse raccolte con i Libretti di risparmio postale per finanziare le opere pubbliche.

1924 Lancia i Buoni fruttiferi postali.

1983 Viene separata dal Tesoro, iniziando un processo di trasformazione in ente autonomo.

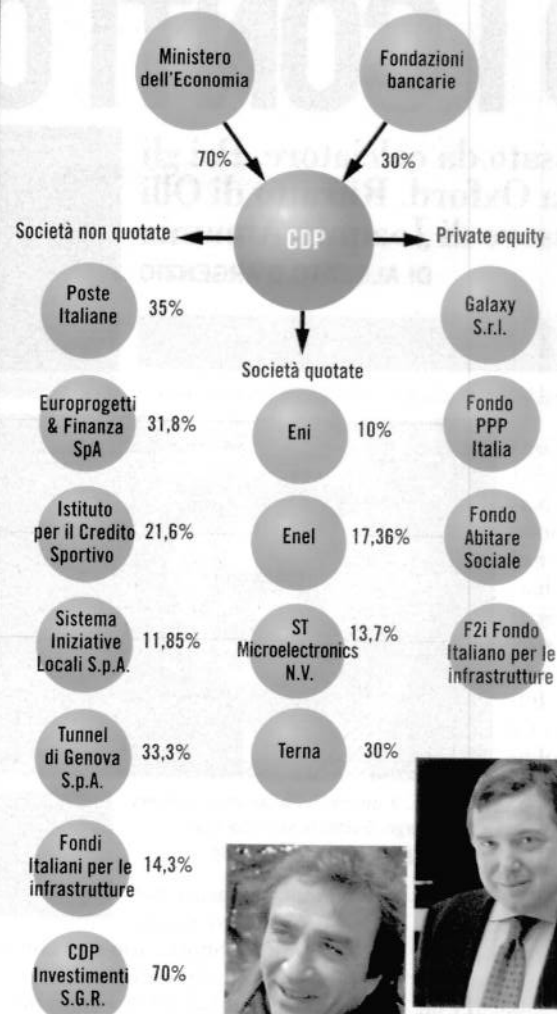
2003 Diventa una società per azioni e nel capitale entrano le Fondazioni bancarie. È una mossa studiata dal ministro Giulio Tremonti per rendere possibili operazioni che fuoriescano dal perimetro pubblico e dai vincoli del patto di stabilità.

2009 Parte una serie di iniziative in collaborazione con istituzioni private che dovrebbero portare al lancio di fondi immobiliari, di operazioni di private equity e di finanziamento delle Pmi.





La ragnatela del Tesoro



Beniamino Gavio. A sinistra: Massimo Varazzani. In alto: svincolo della A4 Torino-Milano. Sotto: l'ingresso della Cassa Depositi e Prestiti e il ministro Giulio Tremonti

bile, quello del 2008, mostrava qualche ombra: a fronte di ricavi per 235 milioni, i debiti con le banche erano saliti a 748 milioni, più della metà dei quali da restituire entro quest'anno. Nessun problema irrisolvibile: la Satap ha sempre pagato ai Gavio dividendi ricchissimi e la famiglia ha proprietà enormi con le quali far eventualmente fronte ai debiti.

I 450 milioni concessi dalla Cassa, che si aggiungono ai 350 ottenuti dalla Banca europea degli investimenti, dovrebbe in teoria servire per completare il rifacimento della Torino-Milano, i cui lavori sono fermi a Greggio. Per queste stesse opere (costo stimato un miliardo), però, l'ultima convenzione firmata con l'Anas prevede l'intero

recupero attraverso l'aumento dei pedaggi: un flusso di cassa garantito che nessun banchiere si sarebbe rifiutato di anticipare. E del quale si è già avuto un assaggio lo scorso maggio, quando Tremonti ha concesso alla Satap un super-rincarico del 19,4 per cento.

Anche per i Benetton il miliardo messo a disposizione dalla Cassa, con l'astensione

in consiglio di Viesti e di un altro componente, sembra aggiungere abbondanza ad abbondanza. A loro i quattrini serviranno per costruire la terza corsia dell'autostrada A14, fra Rimini Nord e Porto Sant'Elpidio. La carta vincente che ha bruciato la concorrenza dei privati, stando a voci raccolte nel mondo bancario, Varazzani l'avrebbe giocata sulle condizioni del prestito: 15 anni di durata, troppi per quasi tutti gli istituti privati; rimborso solo a partire dal tredicesimo anno; possibilità di scegliere fra tasso fisso e variabile a ogni prelievo. E come ciliegina sulla torta, una bella garanzia offerta dalla Sace, un'altra istituzione pubblica. ■

cedure non prevedono infatti una scrematatura affidata al consiglio di amministrazione dei progetti più o meno interessanti per la collettività. Come se avessero utilizzato un bancomat, i Benetton e Beniamino Gavio sono stati semplicemente i primi ad arrivare alle stanze dove le decisioni di finanziamento vengono prese e dove il merito di credito viene valutato. Nella fretta della Cassa di dare il via al nuovo corso, Gavio ha ottenuto l'ok un mese e mezzo prima che gli amministratori potessero approvare il "Regolamento del credito", i principi da seguire per i finanziamenti.

L'impostazione scelta da Tremonti non ha mancato di suscitare critiche anche all'interno della Cassa. Il consigliere d'amministrazione Gianfranco Viesti, uno dei più noti studiosi dell'economia meridionale e assessore regionale in Puglia, racconta che l'estate scorsa, mentre veniva elaborato il piano industriale, aveva sostenuto la necessità di puntare su progetti che le banche normali faticano a finanziare: «Penso alla costruzione di metropolitane nelle grandi città, al rilancio del trasporto pubblico, alla dotazione di pannelli solari a tutte le scuole o agli ospedali. Sono progetti che, con un opportuno coinvolgimento dei privati e tempi più lunghi di realizzazione, possono essere adeguatamente redditizi e non compromettere in nessun modo le prospettive della Cassa di riavere indietro i propri quattrini», dice Viesti. Che continua: «Per questo motivo ho sostenuto,

pur troppo senza successo, la necessità di perseguire prioritariamente alcuni indirizzi. Avrei voluto che la Cassa si desse il compito di sollecitare progetti diffusi su tutto il territorio nazionale e che richiedono maggiore intelligenza organizzativa. Invece, in questo modo, rischiamo semplicemente di finanziare in modo agevolato progetti a più alta redditività e più semplici, ma non necessariamente i più importanti nell'interesse pubblico. O, addirittura, come nel caso delle concessionarie autostradali, opere che i privati sono obbligati a costruire dalle convenzioni già firmate con l'Anas».

Queste osservazioni sembrano di particolare attualità proprio guardando i primi passi da banchiere di Varazzani. Prendiamo la Satap, la società dei Gavio che gestisce la Torino-Milano. L'ultimo bilancio disponi-