



Ecco chi ha regalato miliardi (nostri) a quei privati

● FELTRI A PAG. 4 - 5

Ecco chi è stato

Così la politica ha regalato le autostrade ai Benetton

Ancora in questi giorni qualcuno prova a spacciare quella di Autostrade per l'Italia come una storia economica, perfino imprenditoriale. Non è così, è una vicenda tutta politica, anzi, di un *establishment* ristretto che ha avuto tutti i ruoli nella vicenda. Gian Maria Gros Pietro e Pietro Ciucci sono il presidente e il direttore dell'Iri, la holding pubblica delle partecipazioni, che nel 1999 vendono la quota di controllo delle Autostrade di Stato alla società della famiglia Benetton. Pochi anni dopo li ritroviamo come presidente delle Autostrade privatizzate (Gros Pietro) e presidente dell'Anas (Ciucci), cioè della società pubblica che affida le strade in concessione ai privati. Enrico Letta era sottosegretario nel governo Prodi che nel 2006 - su iniziativa del ministro Antonio Di Pietro - bloccò la fusione tra Autostrade e la spagnola Abertis, oggi è

nel consiglio di amministrazione di Abertis, entrato un attimo prima che ripartisse, nel 2017, il progetto di fusione.

CON LA PARZIALE eccezione del governo Monti, ogni esecutivo degli ultimi 25 anni ha fatto di tutto per consegnare a una famiglia - nota per il suo abbigliamento democratico e per le campagne fotografiche di Oliviero Toscani - la più grande rendita pubblica, quella della gestione di autostrade costruite con fondi pubblici.

Dalla cessione di Autostrade l'Iri incassa 7 miliardi circa. Nel 2002 i Benetton salgono dal 30 a oltre il 60 per cento: si indebitano per 7 miliardi che poi scaricano subito sulla società, fondendo il veicolo finanziario con Autostrade. Tradotto: non gli costa un euro. I Benetton non hanno mai fatto aumenti di capitale, non hanno mai immesso risorse fresche nell'azienda e questo rende difficile classificarli come imprenditori. Eppure il va-

lore è cresciuto. Nonostante il titolo sia sceso del 22 per cento dopo il disastro di Genova, oggi Atlantia (il gruppo che contiene Autostrade) vale in Borsa ancora 15 miliardi, il doppio di quello che lo Stato incassò 25 anni fa.

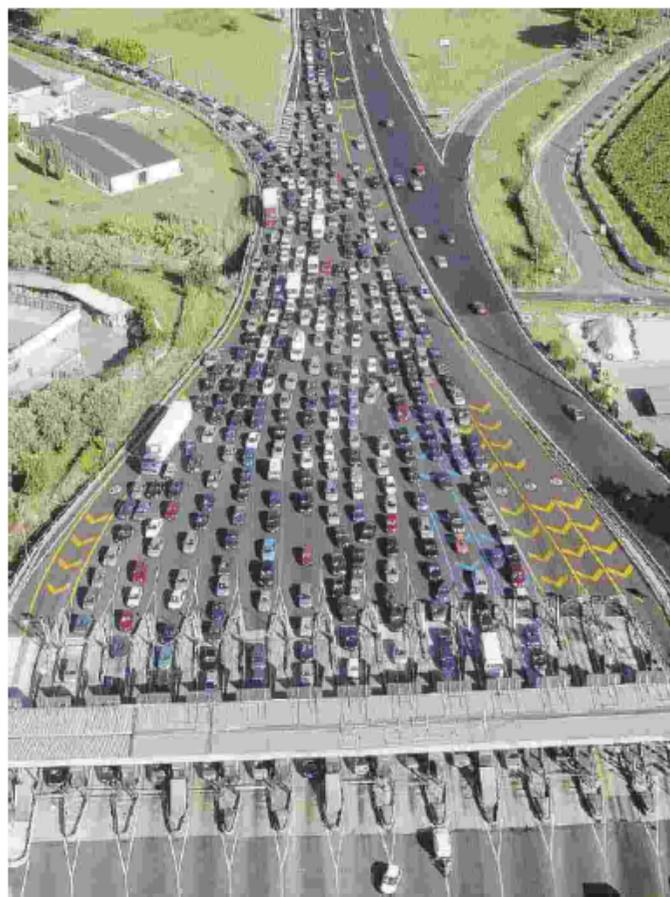
La spiegazione si trova in un libro che ha avuto una circolazione semiclandestina, *I signori delle autostrade* (Il Mulino), dell'economista Giorgio Ragazzi, collaboratore del *Fatto*. Scrive Ragazzi: "Ripensando alla privatizzazione, si può immaginare perché fosse stato difficile trovare investitori disposti a pagare un prezzo elevato per la Autostrade, gli investitori, soprattutto quelli esteri, percepivano il rischio che lo Stato avrebbe potuto essere poco avveduto in futuro, nella determinazione delle tariffe". Quel rischio i Benetton lo hanno disinnescato in modi che sarebbero stati impossibili per un investitore straniero. Hanno presidiato quell'intreccio di scambi ricambiati che è stato nobilitato dall'etichetta di "capitalismo di relazione".

La prova è a disposizione di tutti: controllate quanti giornali hanno scritto del più grave incidente stradale della storia d'Italia, 40 persone muoiono per un bus che finisce fuori strada vicino ad Avellino. Finiscono a processo con varie accuse tra cui l'omicidio colposo plurimo vari dirigenti di Autostrade, incluso l'amministratore delegato di Atlantia Giovanni Castellucci. I grandi giornali ignorano la vicenda, ci sono più articoli sulle dichiarazioni di rito dei politici dopo la strage che di cronaca giudiziaria sul processo.

Le Autostrade hanno finanziato per anni i politici, poi sono passate a metodi più indiretti, dal sostegno a varie iniziative politiche o editoriali (non mancano mai come sponsor a iniziative sulla sicu-

rezza o festival editoriali: i soldi sono graditi a tutti). Il loro *soft power* ottiene come risultato una sorta di mimetismo: nessuno sovrappone le campagne dei Benetton (l'ultima sui migranti) al capitalismo della rendita di cui sono protagonisti; il responsabile delle relazioni istituzionali Francesco Delzio fa l'editorialista di *Avvenire* dove spesso denuncia lo strapotere delle lobby, le associazioni dei consumatori invece di protestare per i rincari sono coinvolte dall'azienda in una "Consulta per la Sicurezza e la Qualità del Servizio" così vengono sedate. E da 25 anni, come ricostruiamo qui accanto, Atlantia e i Benetton ottengono rincari e leggi su misura senza che (quasi) nessuno protesti. Salassi accolti come calamità naturali. Almeno fino ai 38 morti di Genova.

» STEFANO FELTRI



25 ANNI DOPO

Riassunto Conflitti d'interessi e veloci cambi di casacca da arbitro a giocatore: questa non è affatto una storia imprenditoriale, anche perché nessuno ha rischiato un euro



Tariffe e non solo
Nessun governo ha voluto/potuto intaccare la forza del "capitalismo di relazione" in salsa veneta

Bei tempi

Luciano, Giuliana, Gilberto e Marco Benetton a Parigi per i 40 anni del gruppo

Ansa/LaPresse

7

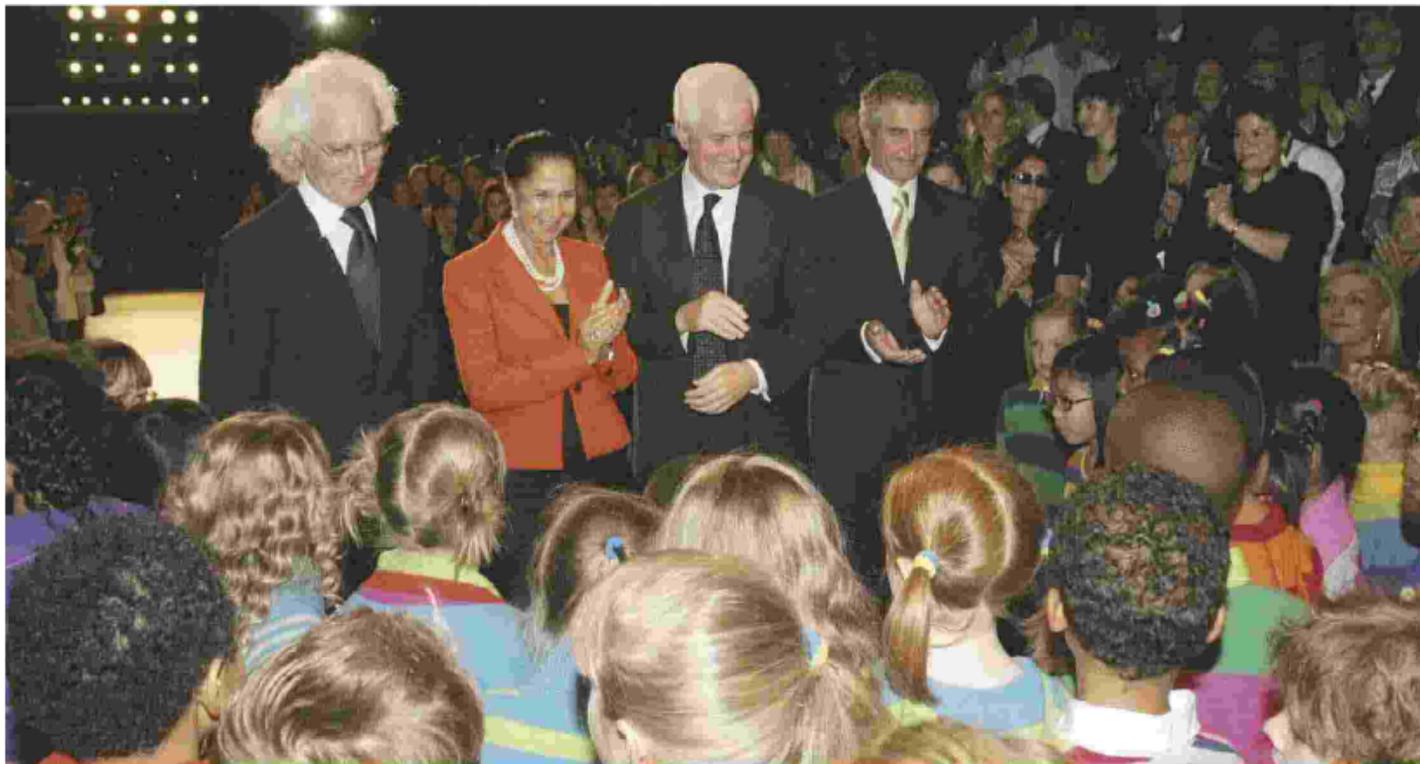
Miliardi

Quanto ha incassato l'Iri, cioè lo Stato italiano, dalla privatizzazione delle Autostrade decisa nel 1999

15

Miliardi

Il valore in Borsa di Atlantia, la holding che controlla Autostrade, nonostante il crollo del 22% di giovedì



1998



Romano Prodi

DA PRESIDENTE dell'Iri, la cassaforte pubblica delle partecipazioni industriali, mette le basi per le privatizzazioni nel 1983. Durante il suo primo governo, nel 1996, avvia la procedura per cedere una quota di Autostrade per l'Italia, allora tutta dello Stato. C'è l'urgenza di fare cassa per abbattere il debito ed entrare nell'euro. Viene stabilito un meccanismo di adeguamento delle tariffe (*price cap*) molto generoso per convincere gli investitori a entrare nel capitale. Per la stessa ragione il 4 agosto del 1997 viene prorogata la concessione ad Autostrade dal 2018 al 2038. Entrambe queste scelte vengono contestate da Cortei dei Conti e Unione europea.

1999



Massimo D'Alema

È PRESIDENTE del Consiglio quando, a fine 1999, viene completata la privatizzazione: l'ingresso nell'euro era già stato ottenuto, le esigenze di fare cassa non più urgenti, ma l'operazione procede. L'Iri, che era titolare della azioni, incassa l'equivalente di 6,7 miliardi di euro. La società Schemaventotto, dietro cui c'è la cordata guidata dalla famiglia Benetton, paga il 30 per cento 2,5 miliardi. Ottiene la quota di controllo con un piccolissimo premio (sovrapprezzo) rispetto alla valutazione delle azioni: il 5 per cento. Non c'è alcuna gara per assegnare quella quota, l'unica trattativa del governo è con i Benetton, da sempre in orbita di centrosinistra.

2002



Gian Maria Gros Pietro

CLASSE 1942, TORINESE e prodiano, è il presidente dell'Iri quando Autostrade viene privatizzata e poi passa proprio alla presidenza delle Autostrade quando il controllo va alla famiglia Benetton. Il 26 ottobre 1999 l'Iri presieduta da Gros Pietro cede il 30 per cento di Autostrade a Edizione Holding della famiglia Benetton. Il 20 maggio 2002 i Benetton indicano come nuovo presidente di Autostrade proprio Gros Pietro al posto di Giancarlo Elia Valori. La sua prima dichiarazione: "Se si decidesse di non adeguare le tariffe autostradali come stabilisce il contratto di servizio, ci troveremmo di fronte al mancato rispetto di accordi".

2002



Pietro Lunardi

È PIETRO LUNARDI, imprenditore e costruttore di grandi opere, il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture del governo Berlusconi quando, nel 2002, Autostrade strappa un "atto aggiuntivo" alla concessione firmata nel 1997; aggiornamento del piano finanziario, revisione degli aggiornamenti delle tariffe previsti per gli anni 2003-2007, ricalcolo di alcuni parametri. L'atto aggiuntivo trascura un parametro all'epoca già noto ai decisori politici: la società Schemaventotto dei Benetton si preparava a rilevare un'altra quota di Autostrade scaricando sull'azienda 7 miliardi di euro di debito, considerando il quale le tariffe sarebbero state molto meno favorevoli.

2006



Pietro Ciucci

ALLA FINE DEGLI ANNI Ottanta è nel comitato esecutivo delle Autostrade, allora ancora statali e controllate dall'Iri. Nel 1999 è il direttore generale dell'Iri ed è lui, accanto al presidente Gros Pietro, a seguire la privatizzazione. Poi diventa ad della società per costruire il ponte sullo stretto di Messina e nel 2006, subito dopo il ritorno di Prodi al governo, va alla guida dell'Anas, la società pubblica che stipula le concessioni con, tra gli altri, Autostrade. L'associazione dei consumatori Adusbef protesta: "L'Anas ha funzioni di controllo sulle pubbliche concessionarie privatizzate proprio da Ciucci quando era all'Iri".

2007



Antonio Di Pietro

L'EX MAGISTRATO è ministro dei Lavori pubblici nel secondo governo Prodi ed è tra i pochissimi ad andare allo scontro con i Benetton: si oppone alla fusione tra Autostrade e la spagnola Abertis (il progetto è di nuovo in discussione oggi) congela le tariffe e prova a ottenere la revisione della convenzione stipulata tra Anas e Autostrade al momento della privatizzazione. Dopo un anno di conflitto, Di Pietro firma la tregua: niente fusione, ma la convenzione resta, ottiene impegni su nuovi investimenti. Nel 2016 Di Pietro diventa presidente di un concessionario autostradale, la Pedemontana Lombarda (non connessa ai Benetton).

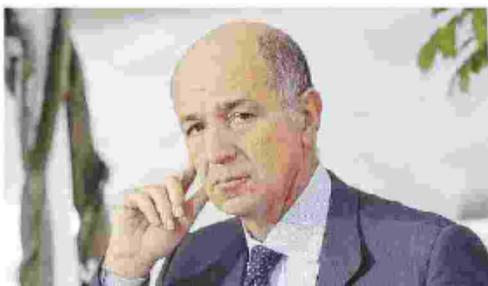
2008



Silvio Berlusconi

IL PRIMO PROVVEDIMENTO economico del nuovo governo Berlusconi, nel giugno 2008, è un decreto che i giornali chiamano "salva Benetton". Stabilisce infatti una nuova regola cruciale per Autostrade per l'Italia: l'adeguamento automatico delle tariffe pari al 70 per cento dell'inflazione reale (non quella "programmata", usata di solito per i provvedimenti di politica economica), che si somma alla remunerazione degli investimenti promessi. Viene anche stabilito che tutti gli eventuali ricavi superiori alle previsioni dovuti agli aumenti di traffico verranno trattenuti dalla società stessa che così ha azzerato ogni rischio di impresa. Può guadagnare molto o moltissimo.

2012



Corrado Passera

NEL GOVERNO DEI TECNICI guidato da Mario Monti per la prima volta da decenni emerge un tentativo di opporsi alle richieste dei concessionari di ottenere nuovi aumenti anche in un anno di crisi finanziaria come il 2011. Monti vorrebbe un blocco delle tariffe, poi prevale una linea più morbida: pressione perché almeno vengano fatti gli investimenti, così da spingere l'economia. Il ministro dello Sviluppo Corrado Passera si oppone al blocco delle tariffe, chiede che la nascente Autorità indipendente dei trasporti si occupi anche delle concessioni autostradali già in essere, ma la linea non passa. L'autorità entrerà in funzione soltanto nel 2013.

2013



Enrico Letta

ARRIVA A PALAZZO CHIGI nel febbraio 2013. La società Autostrade dei Benetton ha sempre sostenuto la sua associazione VeDrò e l'omonimo evento estivo. Tra i fondatori di VeDrò c'è Francesco Delzio, dirigente di Autostrade. Porta al governo come sottosegretario al Turismo Simonetta Giordani, altro dirigente di Autostrade. Il 29 aprile 2016 viene nominato nel cda del gruppo autostradale spagnolo Abertis, le cui nozze con Autostrade si erano arenate per colpa del governo Prodi I in cui Letta era sottosegretario. La nomina di Letta diventa effettiva nell'aprile 2017. Alla fine di quel mese Autostrade annuncia un nuovo progetto di fusione con Abertis.

2013



Maurizio Lupi

MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE nel governo Letta, a fine 2013 autorizza aumenti tariffari che sollevano grandi proteste: a fronte di un'inflazione intorno all'1,2 per cento, i prezzi al casello salgono in media del 3,9 per cento. Lupi proverà poi a proporre uno sconto del 20 per cento per i pendolari. Lo strumento individuato per lo sconto, in vigore per due anni, è il Telepass, il sistema di pagamento automatico. Avranno diritto alla riduzione del pedaggio gli automobilisti che passano su certe tratte 20 volte al mese. Le Autostrade comunque ringraziano: oltre al rincaro, hanno ottenuto un incentivo per legge a usare il sistema Telepass, che è di loro proprietà.

2014

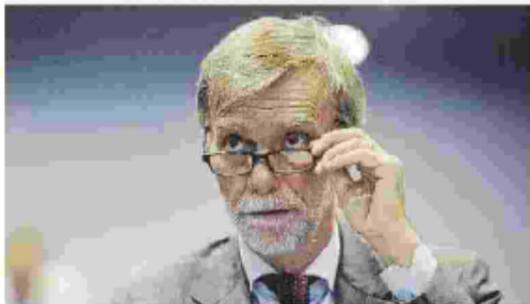


Matteo Renzi

NELLA SUA FURIA ROTTAMATRICE c'è almeno un settore, a voler essere buoni, che Renzi risparmia: le autostrade. Nel decreto "Sblocca Italia" l'esecutivo renziano introduce una norma subito criticata da Anac e Antitrust: la possibilità di una proroga automatica per le concessioni che vengono accorpate dai concessionari; sono pure previsti incentivi per le opere in *project financing* (i privati costruiscono e si rifanno coi pedaggi, ma di solito alla fine paga comunque lo Stato). La norma viene poi annacquata. Simonetta Giordani, dirigente Autostrade, già in VeDrò di Letta, viene indicata dal governo Renzi nel cda delle Ferrovie ed è tra i promotori del *think tank* renziano Volta.

.....

2016



Graziano Delrio

DA MINISTRO DEI TRASPORTI dei governi Renzi e Gentiloni si rivela il meglio che la lobby autostradale potesse desiderare: nel 2017 il governo Gentiloni proroga dal 2038 al 2042 la scadenza della concessione di Autostrade per l'Italia con la giustificazione degli investimenti per costruire la "gronda" di Genova che avrebbe alleggerito il traffico sul ponte Morandi (senza però sostituirlo). Annuncia una operazione trasparenza sui contratti di concessione delle autostrade ma tra i documenti pubblicati sul sito del suo ministero mancano gli allegati finanziari, dove si stabiliscono tra le altre cose criteri di remunerazione e sanzioni, che restano secretati.

.....