

Le trappole della concessione Ecco la delega in bianco ai gestori

di **Fabio Savelli**

Il nodo è uno solo. L'articolo 7 della Convenzione che nel 2007 Pietro Ciucci, all'epoca a capo dell'Anas, firmò con la controparte: Giovanni Castellucci, numero uno di Autostrade per l'Italia. «Il concedente (ora il dicastero dei Trasporti, dopo il passaggio dell'attività ispettiva dall'Anas al ministero deciso con una legge del 2011, ndr) richiede informazioni ed effettua controlli, con poteri di ispezione». È un articolo-chiave perché, ma è materia per gli avvocati, potrebbe configurare l'omesso controllo da parte del ministero nel crollo del ponte Morandi a Genova. L'allegato F della convenzione chiarisce che il concessionario si occupa delle «manutenzioni ordinarie» e del «miglioramento dell'infrastruttura»: «Riparazione o sostituzione giunti, ri-

pristini e protezioni anticorrosive dei calcestruzzi», due delle voci esplicitate a contratto su cui il ministero dei Trasporti avrebbe dovuto vigilare.

Per capire perché lo Stato ha finito per abdicare alla sua funzione di controllo conviene partire da un'audizione del 7 settembre 2016. «Devo dirlo a malincuore: i collaboratori che si recano in missione per svolgere i sopralluoghi devono anticipare le spese. Ciò crea grossi problemi. Siamo passati da 1.400 ispezioni all'anno del 2011 alle 850 del 2015». A parlare è l'architetto Mauro Coletta, il potentissimo direttore generale per la vigilanza sulla concessioni autostradali. Coletta, ora passato alla vigilanza dei porti, in Commissione ambiente alla Camera traccia un quadro preoccupante. Funzionari senza assistenza legale. Chiamati a confrontarsi con «fior di avvocati» sugli in-

vestimenti promessi dalle concessionarie. A conti fatti, è un manifesto di impotenza. Un sistema in cui lo Stato osserva distrattamente il funzionamento della rete autostradale concedendo una delega in bianco ai gestori.

Quando l'Iri nel '99 cede il 30% di Autostrade a un gruppo di soci privati tra cui la famiglia Benetton e colloca il restante 56% sul mercato, ne ricava un assegno di circa sei miliardi. La decisione è del governo D'Alema, ma il piano comincia a prender forma cinque anni prima con Ciampi a Palazzo Chigi e Romano Prodi al timone dell'Iri. Proprio Prodi, ha detto ieri l'ex premier a *Repubblica*, chiese un decreto legge per fissarne i paletti, con norme sulla concorrenza e condizioni di trasparenza. Quel decreto non vide mai la luce, forse anche per l'opposizione dell'attuale ministro Pa-

olo Savona che nel governo Ciampi guidava il dicastero dell'Industria.

La trasparenza, per la verità, in questi ultimi vent'anni è stata la grande sconfitta. Basti pensare al segreto di Stato che ancora oggi copre i piani economico-finanziari presentati dalle concessionarie al ministero dei Trasporti. Documenti in cui le società, come quelle riconducibili al gruppo Gavio, riportano il livello di investimenti e le spese per le opere di manutenzione. L'opacità viene confermata da Paolo Sestito, capo del servizio struttura economica della Banca d'Italia, che in audizione alla Camera confessa che «ogni riduzione dei costi che il concessionario riesce a ottenere, nel periodo di determinazione delle tariffe, rimane nella sua disponibilità». Cioè meno spende in gestione della tratta più guadagna, senza che lo Stato possa far nulla per evitarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La strage in autostrada

Le tappe

L'epoca delle privatizzazioni e la scelta dei Benetton

È il 1999 quando il governo, allora guidato da Massimo D'Alema, decide di privatizzare la società Autostrade, all'epoca uno dei «gioielli» del gruppo pubblico Iri, al quale garantiva un ricco incasso.

All'Iri, che ne era l'azionista di maggioranza assoluta con l'86%, subentra con il 30% del capitale un nucleo stabile di azionisti privati guidati da Gilberto Benetton, riuniti nella società Schemaventotto. Il restante pacchetto, il 56%, viene destinato al mercato borsistico attraverso un'offerta pubblica di vendita. L'ipotesi di privatizzare la rete autostradale era in piedi sin dal governo Ciampi (1993)

L'opa totalitaria sul gruppo: cambia l'assetto di Autostrade

Per rilevare il 30% di Autostrade, Schemaventotto, controllata al 60% dai Benetton, sborsò nel 1999 circa 2,5 miliardi di euro. Il resto delle azioni collocate in Borsa consentirono all'Iri di realizzare un incasso di circa sei miliardi. Nel febbraio 2003 Schemaventotto lanciò un'opa totalitaria su Autostrade rilevando l'84% della società grazie anche ai ricavi dei pedaggi dei cinque anni precedenti per circa 11 miliardi di euro. L'acquisto venne finanziato interamente a debito tramite una newco poi fusa nelle Autostrade. In quasi tre anni Schemaventotto recuperò quanto speso per la concessione fino al 2038

Lo schema di Convenzione firmato con l'Anas nel 2007

È nel 2007, con il secondo governo Prodi, che Autostrade per l'Italia e Anas, l'ente concedente, firmano lo schema di Convenzione che disciplina ancora oggi, nelle linee guida, il rapporto tra l'ente concedente e il Concessionario. Lo firmano, per l'Anas, Pietro Ciucci, e per Autostrade l'attuale amministratore delegato Giovanni Castellucci. Il contratto ha origine in un decreto legge dell'anno precedente. Sono affidati ad Autostrade una serie di compiti, tra cui la progettazione e l'esecuzione degli interventi di adeguamento della rete autostradale. Tra le opere da finanziare, ma previste, c'è anche la Gronda di Genova

L'atto aggiuntivo del 2013 e la Vigilanza al ministero

Sei anni dopo, le due parti firmano un atto aggiuntivo con cui aggiornano la Convenzione del 2007. Lo firmano l'architetto Mauro Coletta, a capo del dipartimento di Vigilanza sulle concessionarie autostradali del ministero dei Trasporti, nel frattempo subentrato all'Anas, e Giovanni Castellucci. La sigla è del 23 dicembre 2013, al governo c'è Enrico Letta. La Vigilanza passa al ministero dei Trasporti a seguito di una legge del 2011 (governo Monti): l'Anas deve rinunciare all'attività ispettiva essendo ente concedente ma anche concessionario di alcune tratte



Art. 2

Sono affidati al Concessionario le attività e i compiti necessari per l'esercizio delle autostrade, la progettazione e l'esecuzione e gli interventi di adeguamento, richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio

Art. 3

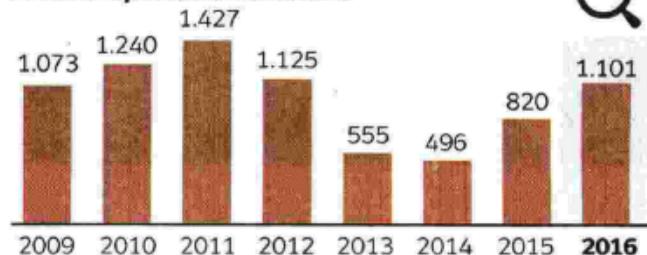
Il Concessionario assume l'obbligo di provvedere a proprie cura e spese, all'esercizio delle autostrade, ai collegamenti, agli allacciamenti e alle altre opere connesse alle autostrade affidate per tutta la durata della concessione
h) a presentare al Concedente (il ministero dei Trasporti, ndr.) per la loro relativa approvazione i progetti di manutenzione straordinaria

Art. 7

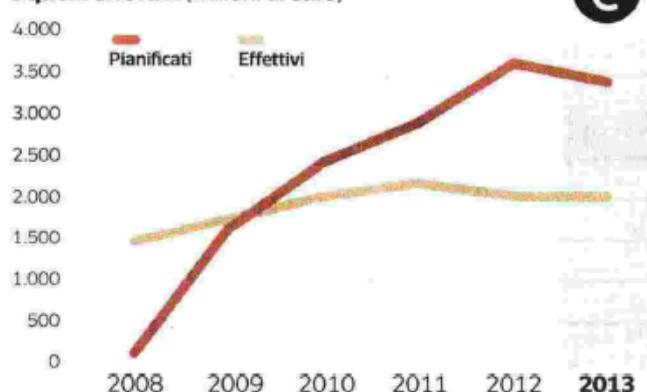
Il Concedente (il ministero dei Trasporti, ndr.) richiede informazioni ed effettua controlli, con poteri di ispezioni, di accesso, di acquisizione della documentazione
d) Ha facoltà, in caso di reiterazione delle violazioni, di proporre al ministro competente la sospensione o la decadenza della concessione

Gli investimenti promessi e quelli realizzati

Le visite ispettive del ministero



L'asimmetria tra gli investimenti programmati e quelli effettivi (milioni di euro)



Manutenzione (in milioni di euro)

