volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Autostrade: la truffa è servita

Autore: Marco Bersani

1. La notte dei lunghi coltelli?

Narra la leggenda di una notte infuocata, nella quale il prode Conte, sguainata la sciabola, costrinse all'angolo il malandrino Benetton, obbligandolo alla resa senza condizioni in nome del popolo italiano. *Narra la realtà* che il giorno successivo il titolo di *Atlantia* (la holding dei Benetton che controlla Autostrade per l'Italia) schizzò verso il cielo sul listino della Borsa. Più prosaicamente, si è trattato di una lunga notte nella quale entrambi i contendenti dovevano trovare un accordo, che permettesse al primo di agitare lo scalpo politico del "nemico" ai fini del consenso dei futuri elettori e al secondo di uscire dal guado senza rimetterci un euro ai fini del consenso dei presenti investitori finanziari.
Lasciando ai talk show delle prossime settimane gli accesi "dibattiti" sulla svolta nella relazione fra Stato e mercato, sull'inversione di rotta rispetto alle politiche liberiste, su neo-keynesismo o primi bagliori di un nuovo socialismo, qui ci limitiamo a chiamare l'operazione per quello che appare: ***un'operazione finanziaria, nella quale lo Stato investe una quota di ricchezza collettiva, senza che a questa consegua alcun vantaggio per l'interesse generale.***
Anche se i termini definitivi dell'accordo saranno oggetto di ulteriore, dettagliata e non insignificante trattativa (chi stabilirà il prezzo delle azioni in mano ai Benetton?), i dati che al momento emergono parlano chiaro: lo Stato, attraverso Cassa Depositi e Prestiti (le cui risorse, mai dimenticarlo, derivano dal risparmio dei cittadini) entrerà nella compagine societaria di Aspi (Autostrade per l'Italia) al 33% con un aumento di capitale intorno ai 4 miliardi di euro; per raggiungere il 51% previsto dall'accordo, Atlantia (la società dei Benetton che controlla Aspi) cederà le ulteriori azioni a investitori istituzionali graditi a CDP (si parla insistentemente di *Blackstone,* uno dei più grandi fondi speculativi al mondo). Successivamente, Aspi verrà separata da Atlantia e quotata in Borsa. A quel punto i Benetton avranno una partecipazione del 12% e decideranno se vendere le loro azioni o restare con una quota di minoranza dentro la società.
Già da questo scenario si comprende come, lungi dall'essersi svolto alcun duello rusticano, si sia trattato di un rituale cavalleresco di progressiva limatura degli interessi politici ed economici dei partecipanti.

2. Il bancomat della famiglia Benetton

Con questo accordo, si chiude in piena continuità l'epopea dello Stato italiano, trasformato in Babbo Natale in servizio permanente ad uso della famiglia Benetton.
La privatizzazione delle autostrade italiane fu avviata negli anni Novanta, dentro quell'enorme processo di svendita dei gioielli di famiglia, che ha permesso nel 2001 all'allora ministro Vincenzo Visco (centro-sinistra) di introdurre con queste parole il "Libro Bianco sulle privatizzazioni" curato dal Dipartimento del Tesoro: «Questo "Libro Bianco" sulle Privatizzazioni vede la luce al termine di una legislatura nel corso della quale tutti gli

obiettivi di dismissioni che erano stati stabiliti sono stati raggiunti e superati. La legislatura si conclude, infatti, con la pressoché totale fuoruscita dello Stato dalla maggior parte dei settori imprenditoriali dei quali, per oltre mezzo secolo, era stato, nel bene e nel male, titolare».

L'acquisizione di Autostrade avvenne nell'ottobre 1999 tramite una scatola finanziaria appositamente costituita, *Schemaventotto*. Per aggiudicarsi il 30% di Autostrade, Schemaventotto (il cui 60% apparteneva a Edizione, la holding finanziaria dei Benetton) investì 2,5 miliardi di euro, dei quali 1,3 miliardi di mezzi propri e 1,2 miliardi presi a prestito. Nei cinque anni successivi i pedaggi aumentarono del 21%, con un incasso complessivo di oltre 11 miliardi, mentre gli investimenti venivano contenuti al minimo, appena il 16% di quanto previsto nella convenzione e nell'atto aggiuntivo.

In questo modo i Benetton si sono quindi garantiti a spese dei contribuenti un enorme polmone finanziario che ha permesso l'avvio della seconda fase.

Particolare di non poco rilievo: ***all'epoca della privatizzazione*** *non fu istituito,* ***come per altre privatizzazioni, un*** *regolatore indipendente****, che potesse vigilare sull'attuazione degli investimenti e sui profili legati alla sicurezza.*** Autostrade quale società statale era sempre stata «l'unico controllore di se stesso», un fatto normale finché il soggetto era pubblico, come per la concedente Anas, ma divenuto paradossale nel momento in cui la proprietà è passata in mani private. Il dato è che ? aldilà del giudizio che si possa dare sulle cosiddette autorità di regolazione ? l'ART (Autorità Regolamentazione Trasporti), è stata istituita solo nel 2011, per divenire operativa nel 2013. Ma, attenzione: con competenza solo sulle "nuove concessioni" e non su quelle precedentemente in essere.

Il secondo passaggio avvenne nel gennaio 2003, quando un altro veicolo finanziario controllato da Schemaventotto, denominato *NewCo28,* rilevò con un'Opa totalitaria il 54% di Autostrade per 6,5 miliardi. In tal modo, NewCo28 incorporò Autostrade, scaricandole il debito che aveva contratto per finanziare l'Offerta. Per i Benetton l'operazione si chiuse a costo zero. Schemaventotto tra il 2000 e il 2009 prelevò infatti da Autostrade 1,4 miliardi di dividendi, tutti generati da utili, e ne collocò in Borsa il 12% con un incasso di altri 1,2 miliardi. Il ricavato totale fu di 2,6 miliardi di euro.

Nel giro di quattro anni i Benetton sono pertanto rientrati dal debito e hanno recuperato i mezzi propri investiti, restando al controllo di una società con davanti *ancora 30 anni di concessione* ***e profitti attorno al miliardo l'anno***: un affare strepitoso e senza il minimo rischio, che ha permesso ai Benetton di fare utili aumentando i pedaggi e risparmiando sulle manutenzioni, per dedicarsi allo shopping all'estero (la concessionaria delle autostrade spagnole Albertis e la società che gestisce il tunnel sotto la Manica)

3. Non sono solo i gatti a cadere sempre in piedi

Aldilà di dichiarazioni a mezzo stampa che disegnano un Benetton affranto, costringendo l'amico e grande fotografo Oliviero Toscani alla dichiarazione indignata: «Luciano Benetton è la persona più onesta che abbia mai conosciuto […]. Nel 1999 la famiglia Benetton si addossò Autostrade che nessuno voleva» (!?!), è evidente come Benetton

esca (sempre che esca) dalla partita autostrade senza, ancora una volta, aver sborsato un euro.
Al contrario, ***potrà accollare alla nuova compagine capitanata da Cassa Depositi e Prestiti i 10 miliardi di debiti accumulati, nonché l'effettuazione di investimenti*** sulla rete autostradale, diventati urgenti dopo il criminale crollo del ponte Morandi di Genova, ***per almeno altri 8 miliardi.***
E soprattutto potrà ***farsi liquidare a buon prezzo il suo attuale 88% di Autostrade per l'Italia (10-12 miliardi)*** per reinvestirli altrove in una fase del ciclo economico che consente acquisti a prezzo di saldo.
D'altronde, la famiglia è così affranta dall'essere stata tagliata fuori, da essere stata lei stessa ? come è messo nero su bianco nel comunicato stampa successivo al consiglio dei ministri della famosa notte ? ad aver proposto al Governo di cedere tutta e subito la propria partecipazione in Aspi.

4. Alcune considerazioni conclusive

a) non c'è nessuna riappropriazione sociale di un bene pubblico come l'infrastruttura autostradale. Cambia solo il predatore e il fatto che il prossimo veda all'interno una maggioranza di capitale pubblico, la dice lunga su come oggi lo Stato, lungi dall'essere il garante dei diritti fondamentali e dei servizi pubblici, sia diventato il facilitatore della penetrazione degli interessi finanziari dentro la società. D'altronde, a parte Di Maio, davvero qualcuno si immagina il rappresentante del fondo speculativo Blackstone battere i pugni sul tavolo del Consiglio di Amministrazione perché il calcestruzzo utilizzato nelle gallerie sia di qualità o perché i controlli dei viadotti siano precisi e puntuali?
b) non ci sarà alcun vantaggio pubblico: la nuova società che gestirà le autostrade sarà collocata in Borsa, dunque avrà gli utili come unico obiettivo da garantire agli azionisti. Come si possono garantire gli utili in un servizio pubblico che è strutturalmente monopolistico? Solo attraverso quattro possibilità: la riduzione del costo del lavoro (quindi riduzione e precarizzazione del personale, nonché utilizzo a mani basse del sub-appalto); la riduzione delle spese per manutenzione, e sicurezza; la riduzione degli investimenti; l'aumento delle tariffe. Notate una certa somiglianza con la gestione esistente? Certo, nel breve periodo alcuni investimenti saranno fatti (i morti innocenti di Ponte Morandi non possono ancora essere derubricati a tragedia asettica) e sicuramente ci sarà una diminuzione dei pedaggi (devo o non devo far vedere agli italiani che la musica è cambiata?) ma, molto prima di quanto si possa immaginare, l'altare della Borsa chiederà il sacrifico e i sacerdoti pubblici e privati della società officeranno il rito;
c) continua lo snaturamento di Cassa Depositi e Prestiti: l'ex-ente di diritto pubblico che, fino alla sua trasformazione in società per azioni avvenuta nel 2003, gestiva il risparmio postale dei cittadini ?265 miliardi di euro ? per finanziare a tassi agevolati gli investimenti degli enti locali (se in Italia c'è stato qualcosa di simile a uno Stato sociale è in gran parte dovuto a questo semplice meccanismo), è stato trasformato, ormai da anni, in un fondo finanziario che opera ? senza alcun mandato parlamentare, come da Statuto

dovrebbe ? su tutti i gangli dell'economia, rispondendo direttamente alle necessità "qui ed ora" del Governo di turno e anteponendo i grandi interessi finanziari al perseguimento dei bisogni della collettività.
Il grande tosatore della Patagonia (a spese dei Mapuche) avrà da ora un ruolo di secondo piano, ma il Governo, aldilà dei toni trionfanti di grillini e piddini, non esce dallo studio di *Un giorno da pecora.*

L'articolo è pubblicato anche sul sito di Attac (www.attac-italia.org**)**