

La tragedia e le leggi

LO SGUARDO
(ATTENTO)
DAL PONTE

di Ferruccio de Bortoli

Nei primi giorni di agosto, a quasi due anni dal crollo che causò 43 vittime, verrà inaugurato a Genova il nuovo ponte sul Polcevera. Nel rispetto delle famiglie e del dolore di una città, sarebbe preferibile non vi fosse un'altra inutile passerella. L'opera è bellissima. La ricostruzione è un esempio della grande qualità del lavoro italiano. La gestione commissariale del sindaco, Marco Bucci, una prova di efficienza organizzativa. Non c'è dubbio che sia un modello. Non sappiamo però quanto replicabile. I costi sono stati elevati. Per alcuni quasi il doppio. Sarà giusto rifletterci con un auspicabile sforzo di trasparenza.

Autostrade per l'Italia (Aspi) ha formalizzato l'ultima proposta al governo per scongiurare la revoca della concessione. Il Consiglio dei ministri si riunirà martedì per decidere. La questione spacca la maggioranza. I Cinque Stelle sono determinati a estromettere definitivamente la controllata di Atlantia (nella quale i Benetton hanno il 30 per cento) dalla gestione di circa tremila chilometri di autostrade, specie dopo la sentenza della Corte costituzionale che ha giudicato «non illegittima» l'esclusione del gruppo dalla ricostruzione dell'ex ponte Morandi. Lo scandalo degli infiniti ingorghi di questi ultimi giorni, dovuti a tardivi lavori di manutenzione nelle gallerie liguri, ha suscitato ulteriori e fondati risentimenti nei confronti del gestore autostradale.

continua a pagina 24



IL CASO AUTOSTRADE

LO SGUARDO (ATTENTO) DAL PONTE

di Ferruccio de Bortoli

SEGUE DALLA PRIMA

La responsabilità dei controlli è passata anni fa dall'Anas al ministero delle Infrastrutture. Una vigilanza inefficiente e per certi versi «catturata» dall'ingombrante e spregiudicato vigilato.

Da quanto si sa — e come ricostruisce puntualmente in queste pagine Fabio Savelli — Autostrade ha avanzato una proposta vicina alle attese dell'esecutivo. Il risarcimento salirebbe a 3,4 miliardi e l'adesione al nuovo sistema tariffario dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) porterebbe a un immediato sconto del 5 per cento dei pedaggi oltre a un forte aumento degli investimenti in manutenzione per anni colpevolmente precari. La questione politica però prescinde dall'esame oggettivo dei numeri. Lo scalpo da esibire è quello dei Benetton che hanno, sia chiaro, le loro responsabilità come azionisti. I

processi sommari sono sempre sbagliati. Non si capisce perché un'esigenza legittima di giustizia (le inchieste fanno il loro corso accertando le responsabilità personali) debba trasformarsi in una condanna al prevedibile fallimento per un'intera azienda. Cioè per un insieme di lavoro e competenze (7 mila dipendenti), di cui l'Italia ha estremo bisogno nel momento in cui deve rilanciare gli investimenti. Se il gruppo non sarà più, come si dice in gergo, bancabile, cioè finanziabile e in grado di sostenere i propri debiti, ne faranno le spese altre società. Una reazione negativa a catena. Quando si sarà distrutta un'intera filiera produttiva si conterranno altre vittime innocenti. Gli azionisti se la cavano sempre, i lavoratori no.

I Benetton sono disponibili a fare un passo indietro e ci mancherebbe altro. Si potrebbe recidere il legame con la famiglia veneta, ormai politicamente insostenibile, con un aumento di capitale di Aspi, il cui valore era stimato prima della pandemia in 14 miliardi. Oggi molto meno. L'ingresso

nell'azionariato della Cassa depositi e prestiti (Cdp) — come avrebbe scelto il governo — appare una possibile soluzione. Non è da scartare nemmeno l'ipotesi che l'intervento avvenga a monte. Atlantia è un gestore strategico delle reti (Aeroporti di Roma, per esempio). La holding italiana è presente in 22 Paesi. Ha 31 mila dipendenti. Anche in questo caso i Benetton si diluirebbero uscendo di fatto dal governo societario. Ma non dimentichiamoci che Cdp gestisce il risparmio postale degli italiani. Deve essere messa in condizione di fare un buon investimento. Non di obbedire a una scelta politica disancorata da qualsiasi valutazione economica. O peggio, semplicemente per eseguire una vendetta politica. C'è poi un particolare che è sfuggito ai più. Il 30 giugno è scaduto il termine per esercitare il diritto di recesso previsto dall'articolo 9 bis della convenzione del 2007. E a esercitarlo, o a mettersi in condizione di esercitarlo, è stata Aspi. L'articolo 35 dell'ultimo decreto Mille pro-

roghe ha ridotto da 23 a 7 miliardi l'eventuale risarcimento in caso di revoca. Nello stesso testo è previsto che, sempre in caso di revoca, Anas subentri subito nella gestione. Ma poi sarebbe necessaria una gara europea, salvo infrangere il diritto comunitario.

Ora se il governo dovesse scegliere la linea dura, quella che piace ai grillini, oltre a dare un messaggio a tutti gli investitori che gli umori politici e le emozioni in Italia prevalgono sulla ragione e sul diritto, trascinerebbe lo Stato in una lunga controversia giudiziaria. E la cifra che alla fine potrebbe finire sul gobbo dei contribuenti (ma fra molti anni e ci sarà un altro governo) sarebbe presumibilmente a metà strada tra 7 e 23 miliardi. Insomma, Autostrade, dopo avere per anni goduto di tariffe alte, fatto pochi investimenti (e per giunta troppo con società controllate *in house*) e messo in pericolo l'incolumità pubblica, verrebbe pure ricoperta (e con essa gli azionisti, Benetton compresi) di miliardi pubblici. Il colmo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Risultato

Se si dovesse scegliere la linea dura lo Stato verrebbe trascinato in una lunga controversia giudiziaria