

Autostrade, aumentati i pedaggi per regalare 5 miliardi ai Benetton



■ Dal processo per la strage di Avellino causata da un guardrail marcio, emergono i piani finanziari del concessionario che da nove anni i governi tengono coperti

◉ **BALOTTA E MELETTI**
A PAG. 16 - 17

Capitalismo all'italiana L'inchiesta di Avellino sul bus precipitato ha svelato il contratto con lo Stato e le sviste dei ministri che hanno fatto la fortuna di Atlantia (e la beffa per automobilisti e Tir)

Benetton, nelle carte segretate l'autostrada dalle uova d'oro

» **GIORGIO MELETTI**
grazie alla distrazione (o alla complicità) delle autorità dello Stato la famiglia Benetton ha fatto di Autostrade per l'Italia una delle più efficienti fabbriche di denaro dell'Occidente industrializzato. Sono le meraviglie delle privatizzazioni all'italiana. Nel 2000 lo Stato ha ceduto la concessionaria per circa 7 miliardi di euro. Oggi vale più del doppio, grazie alla licenza di spolare gli automobilisti al casello concessa ai privati, senza che gli utenti abbiano visto grandi benefici in termini di efficienza del servizio.

GRAZIE ALLA NUOVA Convenzione firmata nel 2007, la concessionaria guidata da Giovanni Castellucci ha ottenuto risultati strepitosi. Dal 2008 al 2015 ha incassato ai caselli pedaggi per complessivi 27,3 miliardi di euro, realizzando 6,3 miliardi di utile

netto e distribuendo agli azionisti 4,7 miliardi di dividendi. Oggi la holding quotata Atlantia, che controlla Autostrade, vale in Borsa circa 18 miliardi, e negli scorsi otto anni ha oscillato mediamente attorno ai 15 miliardi. Con un calcolo approssimativo si può stimare che gli azionisti di Atlantia abbiano incassato ogni anno un dividendo pari al 4 per cento del valore di mercato dell'azione, roba da leccarsi i baffi.

La ricetta miracolosa è custodita nella Convenzione e soprattutto nell'allegato "piano Finanziario", un documento da sempre custodito gelosamente dai Benetton e dal governo italiano come il più delicato segreto di Stato. C'è voluta l'inchiesta della Procura di Avellino sulla strage del 28 luglio 2013 - quando 40 persone sono morte su un bus turistico precipitato dal viadotto Acqualonga sulla A16, dopo aver sfondato un guardrail privo di

manutenzione da 25 anni - per scoprire i segreti del piano finanziario, che vedete sintetizzati nella tabella a fianco.

Partiamo dall'inizio. Il 12 ottobre 2007, Castellucci firma una nuova convenzione con il presidente dell'Anas Pietro Ciucci. Anche se affida la gestione di un bene pubblico, è formalmente un contratto tra privati: l'Anas, grazie alla provvidenziale trasformazione in Spa, è una società di diritto privato. E come tale, anche se è un'offesa al senso comune, rivendica la privacy sui suoi affari. Il ministro dei Lavori pubblici sotto la cui reggia si sigla il nuovo contratto è Antonio Di Pietro, che oggi ha saltato la barriera ed è stato nominato presidente della Pedemontana Lombarda, un'altra concessionaria autostradale, nata con la sua benedizione quando era ministro. L'Anas è l'autorità concedente. I 2.850 chilometri di rete autostradale sono di proprietà dello Stato, e vengono dati in concessione alla società Autostrade, che si impegna a ge-

stirli e a curarne la manutenzione in cambio dell'esazione dei pedaggi. Il "piano finanziario" allegato fissa tutte le previsioni di traffico, di costi e di guadagni fino al 2038, anno di scadenza della concessione. La convenzione stabilisce all'articolo 13 un principio: se il traffico sarà superiore al previsto la concessionaria devolverà fino al 75 per cento dei relativi introiti a un fondo a disposizione dello Stato per nuove opere autostradali.

DI PIETRO E CIUCCI si sono dimenticati di inserire in convenzione il caso più infausto, quello in cui il traffico fosse inferiore al previsto. Che è esattamente ciò che è accaduto e non ha impedito che Autostrade per l'Italia facesse un sacco di soldi sulla pelle degli automobilisti e, soprattutto, dell'autotrasporto, cioè dell'industria italiana. Dal 2007 a oggi si sono succeduti cinque governi (Prodi, Berlusconi, Monti, Letta, Renzi) e altrettanti ministri delle Infrastrutture: dopo Di Pietro è arrivato Altero Matteoli, e poi Corrado Passera, Maurizio Lupi e l'attuale

Graziano Delrio. È lecito chiedersi se in quasi nove anni qualcuno di loro abbia mai trovato mezz'ora di tempo per controllare i conti di Autostrade per l'Italia e delle altre concessionarie autostradali che hanno più o meno le stesse pessime abitudini. Sarebbe gravissimo scoprire che hanno fatto finta di non vedere o non capire. Per carità di patria facciamo conto che abbia prevalso la pigrizia.

Se i vari ministri si fossero dunque presi la briga di compulsare i complessi contratti segreti avrebbero capito facilmente perché sono sempre stati così gelosamente coperti. Guardate la tabella. Il traffico sulla rete di Autostrade nel 2015 è stato inferiore del 7 per cento a quello del 2008, eppure i pedaggi incassati sono stati superiori del 22 per cento. Merito dei continui aumenti di tariffa, che ogni anno Castellucci è stato bravo da ottenere dal distratto ministero. Dai 6,4 centesimi medi per chilometri del 2008 siamo arrivati agli 8,3 del 2015, con una progressione del 30 per cento. Guardate nel grafico le cifre in azzurro più scuro. Sono le stime contenute nel piano finanziario del 2007. Dicono che negli otto anni 2008-2015 sulla rete di Autostrade si prevedeva che venissero percorsi in tutto 433 miliardi di chilometri previo pagamento di pedaggi per totali 22,8 miliardi di euro. E che Autostrade avrebbe vissuto veramente bene incassando una tariffa media negli otto anni di 5,2 centesimi al chilometro. Insomma, la convenzione benedetta da Di Pietro si è dimenticata di prevedere il caso in cui non il traffico ma i ricavi da pedaggio risultassero nettamente superiori alle previsioni: esattamente, in otto anni, Autostrade ha incassato 4,5 miliardi di più del previsto.

Per quale ragione al mondo invece la tariffa media incassata dalla concessionaria dei Benetton, anziché fermarsi a 5,2 centesimi medi è volata fino alla media in otto anni di 7,3 centesimi, del 40

per cento superiore a quella prevista dal contratto segreto? Perché, ci hanno raccontato per anni i quantomeno distratti ministri, quella stangata al casello per pendolari e camionisti serviva a finanziare la costruzione di nuove autostrade e la riqualificazione di quelle esistenti, acciocché Castellucci e i suoi ingegneri disponessero delle risorse per rendere i nastri d'asfalto più confortevoli e soprattutto più sicuri.

Le accuse per le quali Castellucci e altri 11 dirigenti di Autostrade sono a processo da questa mattina davanti al Tribunale di Avellino inducono qualche domanda. I periti della Procura di Avellino hanno accertato che il guard rail di cemento del viadotto Acqualonga è stato sparato nel vuoto dall'urto dell'autobus perché non era più fissato alla strada dagli appositi cavi d'acciaio detti "tirafondi". Erano corrosi, e quindi per i periti era come se non ci fossero, "da almeno un decennio". Verosimilmente non erano mai stati neppure ispezionati dal giorno in cui furono montati, nel 1989. Il dubbio che Autostrade per l'Italia abbia risparmiato sulla manutenzione è legittimo, e comunque - visto che né i ministri succedutisi né lo storico capo della Vigilanza sulle autostrade, Mauro Coletta, sembrano essersi mai posti il problema - toccherà adesso alla magistratura rispondere agli interrogativi.

SICURAMENTE una prima sentenza la fornisce il confronto tra piano finanziario segreto e bilanci di Autostrade. Se non ci fossero stati gli aumenti tariffari, tra 2008 e 2015 la concessionaria, visto il pesante calo del traffico, non avrebbe potuto distribuire dividendi ai suoi azionisti. Invece sono arrivati provvidenziali i ritocchini anno per anno e così, pur avendo meno traffico, Autostrade ha potuto produrre utili netti per 6,4 miliardi contro i 3,5 miliardi previsti dal piano finanziario. È un conto semplice semplice: spremendo gli automobilisti il

monte pedaggi è stato gonfiato di 4,5 miliardi rispetto al piano finanziario segreto e, magia, Autostrade e Atlantia hanno distribuito 4,7 miliardi di dividendi. Ecco dove sono finiti i soldi, altro che manutenzione.

@giorgiomeletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL REGALO/2 In 8 anni la tariffa al casello è cresciuta del 40% rispetto al patto siglato con le Infrastrutture: pedaggi gonfiati per 4,5 miliardi

IL REGALO/1 La concessione (al ministero c'era Di Pietro) non prevede il caso in cui i ricavi siano superiori alle previsioni



La vicenda



DOMENICA

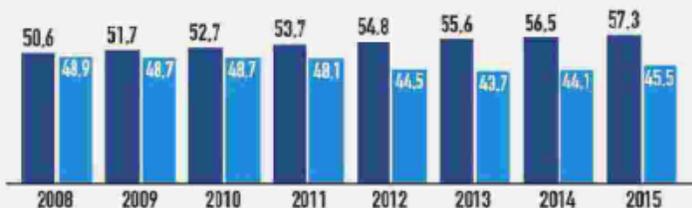
Il Fatto ha raccontato le accuse della Procura di Avellino a carico dell'Ad di Autostrade Castellucci e altri dirigenti del gruppo imputati nel processo che inizia oggi sulla strage del 2013, in cui morirono 40 persone: "Avevano l'obbligo di impedire il gravissimo incidente". I cavi che dovevano ancorare al suolo la barriera erano usurati



Giù dal viadotto La strage del luglio 2013: 40 vittime
me Ansa

I CONTI SEGRETI DI *autostrade* per l'italia

TRAFFICO (MILIARDI KM PERCORSI)



PREVISIONE
CONVENZIONE
2007

RISULTATI
EFFETTIVI

432,9 **372,2**

TOTALE 2008-2015

DIFFERENZA TRA
LE PREVISIONI DELLA
CONVENZIONE 2007
E I RISULTATI REALI

-60,7

PEDAGGI INCASSATI (MILIARDI EURO)



22,8 **27,3**

TOTALE 2008-2015

+ 4,5

MARGINE OPERATIVO LORDO (MILIARDI EURO)



16,8 **19,2**

TOTALE 2008-2015

+ 2,4

UTILE NETTO (MILIARDI EURO)

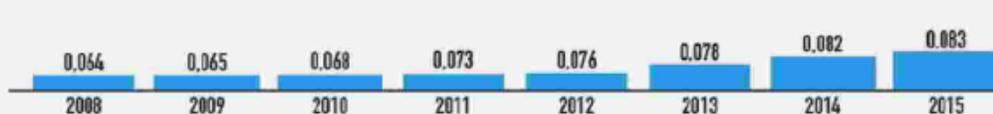


3,51 **6,39**

TOTALE 2008-2015

+ 2,88

PEDAGGIO MEDIO (EURO PER KM)



VALORE MEDIO

0,073

TOTALE 2008-2015

Fonte: AISCAT | BILANCIO AUTOSTRADE PER L'ITALIA | CONVENZIONE ANAS - AUTOSTRADE PER L'ITALIA 2007



A senso unico
coi l'Ad di Au-
tostrade, Gio-
vanni Castel-
lucchi, e i conti
della società
integrati di
Pierpaolo Boffini