

Incroci pericolosi Il gruppo controllato dalla famiglia Benetton gestisce circa 3 mila chilometri di rete in concessione

Castellucci, le Autostrade e quello «scambio» su Alitalia

L'amministratore delegato di Atlantia e le dichiarazioni sul governo

DI SERGIO RIZZO

Evvisa la sincerità. Come altrimenti commentare la seguente notizia? Dopo che Atlantia ha deciso di entrare nella cordata che si è proposta di evitare il crac dell'Alitalia «il governo ha fatto qualcosa per noi». Parole dell'amministratore delegato del gruppo che in Italia gestisce quasi 3 mila chilometri di rete autostradale in concessione, pronunciate il 20 marzo durante una conference call con gli analisti. Rimasti letteralmente a bocca aperta. Proprio così ha detto Giovanni Castellucci, secondo quanto riportato alle ore 18,18 di quello stesso giorno dall'agenzia Ansa: «il governo ha fatto qualcosa per noi».

Già, ma cosa? La contropartita alla quale ha accennato l'amministratore delegato di Atlantia è la rimozione del divieto degli affidamenti cosiddetti «in house» per le opere sulla rete autostradale contenuta nel decreto milleproroghe, il rituale provvedimento che all'inizio di ogni anno differisce nel tempo le tante scadenze che il governo si è posto ma che non è riuscito a rispettare.

Che significa? D'ora in poi

la società Autostrade per l'Italia, controllata da Atlantia, potrà assegnare direttamente alle proprie imprese i lavori, per esempio, di rifacimento del manto stradale o le opere di manutenzione. Senza gara. Ma non basta. «Quanto stiamo negoziando con il governo riguardo le concessioni è molto più significativo rispetto a quanto abbiamo investito in Alitalia», ha aggiunto Castellucci come riportato nello stesso lancio dell'agenzia Ansa. Sottolineando che i 100 milioni impegnati dal gruppo che fa capo ai Benetton nella compagnia di bandiera rappresentano «un investimento rischioso ma non eccessivo e irragionevole». Con gli analisti ancora di più a bocca aperta. Ma anche in questo caso, evviva la sincerità.

Tutto vero, allora, quello che in molti avevano subito sospettato, e cioè che il coinvolgimento della società autostradale della famiglia di Ponzano Veneto non sia stata una scelta dettata da cristalline ragioni imprenditoriali ma piuttosto la risposta a un'aspettativa del governo in carica che un'azienda titolare di concessioni pubbliche difficilmente avrebbe potuto disattendere? Niente affatto. Passata soltanto un'ora e venticinque minuti da quell'incredibile *outing*,

ecco un'ancora più incredibile smentita, diffusa alle ore 19,43 sempre attraverso l'agenzia Ansa. Immaginare un nesso fra l'investimento di Atlantia nell'Alitalia e le disposizioni contenute nel decreto milleproroghe «è totalmente fuoriluogo».

Non un regalino, quindi, per aver contribuito a «salvare» la compagnia di bandiera, operazione sulla quale Silvio Berlusconi aveva costruito parte della propria campagna elettorale, ma «un aiuto a fare il nostro lavoro di concessionari che riallinea l'Italia agli standard europei» i quali prevedono appunto la possibilità di fare i lavori «in house», accelerando in questo modo la realizzazione degli investimenti.

Chissà: forse queste affermazioni hanno anche un fondamento, visto com'è andata finora. Per allargare di sei metri (in virtù di un progetto dell'ex ministro delle Infrastrutture, l'ingegner Pietro Lunardi) la galleria di Nazzano, 337 metri sull'Autostrada del sole, ci sono voluti dieci anni con un costo a metro lineare superiore a quello della più moderna, l'ultima realizzata in ordine di tempo, linea della metro-

politana di Madrid.

Ma una norma che autorizza una delle più grandi stazioni appaltanti del Paese e fare i lavori «in house» non può essere la risposta a chi spesso aveva accusato la società Autostrade di non aver fatto in tempo i lavori che si era impegnata a fare, accrescendo così in modo ingiustificato i profitti. Una per tutte, l'osservazione avanzata nel 2007 nientemeno che da Riccardo Gallo, ex vicepresidente dell'Iri e componente del comitato per le privatizzazioni, sul sito la *Voce.info*: «Ricavi e utili hanno raggiunto livelli record in Europa e sono in continua crescita. Ciononostante la società, che ha staccato abbondanti dividendi in favore dei suoi azionisti, richiede un ulteriore aumento dei pedaggi e deve ancora eseguire lavori per un controvalore di 3,2 miliardi di euro».

Quanto ai 100 milioni investiti nell'Alitalia, è la nuova versione di Castellucci, beh, «quando un progetto così importante per il Paese viene proposto da Banca Intesa non si può non valutarlo seriamente». Non ce ne voglia l'amministratore delegato di Atlantia se gli ricordiamo una vecchia regola non scritta dell'informazione. Secondo la quale, in certe situazioni, la smentita è una notizia data due volte.

Sono stati rimossi i vincoli che limitavano gli affidamenti cosiddetti «in house» contenuti nel decreto milleproroghe
