

**Luigi Vinci**

## **Diario della crisi 3/E**

**Domenica 24 maggio di mattina**

**Razza Padrona e incertezze di governo**

**A mediare su troppe cose si perde autorevolezza**

**Intollerabile Atlantia, va presa a pedate**

Autostrade per l'Italia S.p.A (già Autostrade S.p.A) è la società leader mondiale nel settore delle infrastrutture di trasporto autostradale, aeroportuale e dei servizi legati alla mobilità. Attualmente opera in pianta stabile in 11 paesi ed episodicamente in molti altri. La S.p.A. Atlantia, di proprietà della famiglia Benetton, quotata alla Borsa di Milano, ne possiede l'88,06%. Questa famiglia la gestisce tramite la sua holding finanziaria Sintonia.

Le società autostradali italiane sono attualmente 18. Autostrade per l'Italia è quella principale. Le gestioni possono essere private o pubbliche (per esempio, l'autostrada Milano Serravalle-Milano tangenziali è gestita dalla Provincia di Milano).

Autostrade per l'Italia risente, ovviamente, della crisi da coronavirus, sia in termini di entrate che per la difficoltà di pianificare le attività. E' prevista per il 29 maggio prossimo l'assemblea degli azionisti di Atlantia; per intanto, si avrà notato, essa ha messo in campo una potente artiglieria legale a carico del nostro paese, orientata a continuare a mungerlo in più modi: pretendendone, tramite Autostrade per l'Italia, un prestito, motivato con la crisi, parimenti minacciando fuoco e fiamme legali se il governo decidesse di chiuderne la concessione, data la catastrofe del ponte Morandi e data l'incuria generalizzata delle strade che le erano state affidate.

Un po' di storia aggiuntiva agli elementi di rapina già indicati.

Le autostrade in Italia (e in larga parte dell'Occidente), analogamente ad altri servizi che fungano da "monopoli naturali" (come, per esempio, la distribuzione dell'acqua potabile e le ferrovie), sono attualmente date in appalto (la nuda proprietà rimanendo infatti statale). Un tempo in Italia le autostrade erano a gestione pubblica e facevano capo all'IRI; il 1999 (eravamo in piena entusiastica colonizzazione neoliberista della quasi totalità delle forze politiche, di destra, centro o sinistra che fossero) avvierà a manetta le loro privatizzazioni ovvero concessioni). La loro formalizzazione organica verrà completata nel 2003.

Queste operazioni, che, nella retorica neoliberista, dovevano portare a una superiore qualità dei loro servizi e a tariffe meno alte per l'utenza, risulterà immediatamente essere l'esatto contrario, ergo una peggiore qualità e più alte tariffe. Autostrade per l'Italia e quindi Atlantia furono favorite in ciò in modo osceno dallo stato. No comment sui mezzi messi da esse in campo.

Sappiamo tutti della tragedia di due anni fa a Genova, il ponte Morandi sul fiume Polcevera crollato, l'autostrada A 10 spezzata in due, i 43 morti, la distruzione di una larga zona di abitazioni. Così come sappiamo delle condizioni non semplicemente del ponte, ma del complesso intero di quanto gestito da Autostrade per l'Italia, vedi i viadotti inondatai, i trafori che cadono a pezzi, ecc. Si è trattato, dunque, di un assoluto deficit gestionale, riguardante anche la manutenzione ordinaria. Ancora, sappiamo dei verbali truccati cioè affermantanti che le manutenzioni erano avvenute sistematicamente e adeguatamente e che esse davano riscontri positivi.

Dunque, grottescamente, vennero dati in appalto dallo stato servizi rappresentanti monopoli naturali, dove, cioè, non esisteva concorrenza se non tra imprenditori finanziari alla ricerca di guadagni facili per non dire scontati. In questo modo grandi volumi di denari che prima erano incamerati dallo stato, o dalle amministrazioni locali, parte dei quali potevano essere investiti in

servizi di varia natura, o in crescita industriale, o in quant'altro, alimenteranno, al contrario, attività speculative in ogni parte del mondo, giocando nelle Borse sui mercati più diversi, ecc. Anche ciò concorrerà a quel fondamentale meccanismo neoliberista che fa crescere esponenzialmente la ricchezza alto-borghese e fa invece impoverire sistematicamente le maggioranze popolari.

Alcune precisazioni. La prima è che nel campo delle autostrade non può esistere effettiva concorrenza di mercato: non essendo possibile, per esempio, offrire al pubblico due autostrade fiancheggiate che si fanno concorrenza poiché gestite da imprenditori diversi. Questo dato di fatto consente di alzare (spesso con la facile connivenza dei governi) le tariffe agli utenti; al tempo stesso, di fottersene delle loro proteste riguardo a tariffe, qualità delle strade, del traffico, ecc. Seconda precisazione: Atlantia S.p.A si gestisce come fanno più o meno tutte le grandi multinazionali. Atlantia prende dal consiglio di amministrazione della holding proprietaria Sintonia ergo dalla famiglia Benetton ordini riguardanti gli obiettivi finanziari, poi impegna il proprio consiglio di amministrazione nella realizzazione tecnico-pratico di tali ordini. Concretamente, perciò, il lavoro del consiglio di amministrazione di Sintonia è in due parti: l'ordine ad Atlantia di realizzare, per esempio, un incremento per il 10% delle entrate tariffarie, e lo svolgimento di operazioni finanziarie su questo o su quello nei mercati mondiali. In concreto, quindi, Sintonia si occupa pochissimo di Atlantia, fatto salvo lo svuotarne le entrate. Se il management di Atlantia non riesce a fare il risultato ordinatogli da Sintonia può considerarsi licenziato. A cascata ciò vale, da parte di Atlantia, per il management inferiore. Tra i vantaggi di questa sorta di divisione del lavoro ci sta che Sintonia (la famiglia Benetton) potrà valersi giuridicamente della tesi di una propria irresponsabilità dinnanzi ai guai possibili della gestione operativa, organizzativa, finanziaria di Atlantia.

Si legge nei giornali che Atlantia (Benetton) è molto incazzata. A seguito del disastro del ponte Morandi nelle sedi di governo era stato discusso se procedere o meno al recupero statale di quanto concesso a suo tempo ad Atlantia. Ma non era stato possibile giungere ad alcun risultato: con un ragionamento o con un altro, parte dei governanti aveva dichiarato il proprio orrore dinnanzi alla possibilità di una "nazionalizzazione" (peraltro, di un bene oggettivamente statale, poiché di esso Atlantia non è proprietaria, è solo concessionaria). Da allora la musica non pare cambiata.

Perché mai Atlantia è incazzata: intanto, poiché la scadenza della concessione è prossima (se non erro è al 2022), e ne vuole ovviamente il rinnovo, cosa quanto meno incerta; anzi, tale scadenza rischia di farsi certa, se il governo italiano continuerà anche solo a cincischiare. E' ovvio, data la situazione, che Atlantia debba dichiarare che la realizzazione degli investimenti correntemente necessari avverrà solo se essa avrà la garanzia dal governo di ottenere il rinnovo delle concessioni autostradali di Autostrade per l'Italia. Poi, dato che Cassa Depositi e Prestiti (cioè lo stato italiano) oppure SACE (impresa statale partecipe di Cassa Depositi e Prestiti) a tutt'ora non garantiscano (tacendo il governo) un prestito di 2 miliardi da parte bancaria, è ovvio che Atlantia debba aggiungere che non realizzerà gli investimenti necessari al corrente funzionamento delle autostrade di Autostrade per l'Italia ovvero debba ricattare lo stato. In che modo: minacciando una battaglia legale la cui tesi centrale dichiara che un'eventuale revoca della concessione costerebbe 23 miliardi di penali allo stato. (In realtà, stando al Decreto Milleproroghe, si tratterebbe di 7 miliardi, avendo tale Decreto stabilito che l'eventuale revoca della concessione dovrebbe rifarsi agli ammortamenti degli investimenti a bilancio, non più ai mancati introiti).

Il Decreto Liquidità, inoltre, affida al Ministero dell'Economia e delle Finanze la possibilità di "disciplinare" con elementi "integrativi" rispetto alla normativa vigente le condizioni di accesso alla gestione di un bene pubblico. Tradotto in italiano, ciò significa che questo Ministero può decidere, usando tale decreto, di irrigidire le condizioni di gestione di tale tipo di bene: e così, in concreto, tagliare fuori Atlantia dalla gestione complessiva delle autostrade a essa affidate.

Un "compromesso" di cui si sussurra, data l'indubbia macchinosità dell'operazione revoca, sarebbe costringere Autostrade per l'Italia ad abbassare significativamente le tariffe - data la crisi. All'uopo sarebbe sufficiente un decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze (leggi: un decreto del Ministro dell'Economia Gualtieri). Esso potrebbe rifarsi a una delibera in questa materia dell'Autorità (indipendente) di Regolazione dei Trasporti. La Ministra dei Trasporti Paola De Micheli (PD) sarebbe favorevole al compromesso. Il Ministro allo Sviluppo Economico Stefano Patuanelli (5 Stelle) è invece per rompere, ovvero è per la restituzione delle autostrade gestite da Autostrade per l'Italia allo stato. Tra i difetti, molto gravi, della posizione della De Micheli c'è che la posizione di Autostrade per l'Italia, Atlantia, Sintonia, famiglia Benetton sarebbe bonificata dal fatto stesso del compromesso. Inoltre, paradossalmente, Autostrade per l'Italia ecc. potrebbe usare i 2 miliardi del prestito bancario garantito dallo stato per fare causa allo stato stesso contestando le tariffe automobilistiche ribassate ecc.

Entro il 30 giugno pare ci sarà la decisione del governo.

Mi auguro che non sia un pateracchio, mi auguro che Benetton, Atlantia, Sintonia, Autostrade per l'Italia vengano presi a pedate.

Matteo Renzi si è messo, ovviamente, dalla parte di Benetton.

**Poscritto.** Leggo sul Corriere della Sera che un testo di gennaio in materia realizzato dai tecnici del Ministero delle Infrastrutture (guidato dalla Ministra PD Paola De Micheli) non è mai stato calendarizzato ovvero portato alla discussione in sede di governo. Il Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Salvatore Margiotta (PD) ha dichiarato che sarebbe di "stampo sovietico" un ipotetico commissariamento di Autostrade per l'Italia ecc. Il rischio, opina il sottosegretario, è che essa sospenda gli investimenti (definiti successivamente alla tragedia del ponte Morandi) e che 13.000 lavoratori perdano il loro lavoro. Manca solo il pericolo di un'invasione da Marte. Autostrade per l'Italia ha chiesto allo stato un supporto finanziario: lo stato lo risparmierebbe. I 13.000 dipendenti di Autostrade per l'Italia diverrebbero quasi automaticamente dipendenti della sua struttura: per il fatto della sua proprietà statale e, soprattutto, per il fatto che le autostrade continuerebbero a esistere e a fare il loro mestiere. C'è a disposizione anche tecnico-pratica, all'uopo, ANAS S.p.A. (Ente Nazionale per le Strade-Azienda Nazionale Autonoma delle Strade), parte del settore delle amministrazioni pubbliche, facente parte del gruppo societario Ferrovie dello Stato Italiane, e che gestisce anch'essa autostrade.

Restiamo in attesa.

### **Scintille interconnesse di lotta di classe e di politica industriale prossime venture**

Il nuovo caporione fascistoide di Confindustria Carlo Bonomi è scatenato: "bisogna fare come in Olanda" (cioè, apertamente, delocalizzare il più possibile le imprese italiane in questo paradiso fiscale), occorre lo "scudo penale per gli imprenditori nel caso i loro operai" (se non protetti adeguatamente in fabbrica) "pigolino il covid", ancora, "niente rinnovi dei contratti in scadenza" ma loro "revisione" orientata all'annullamento dei contratti collettivi di categoria ecc.

“Siamo per il rinnovo dei contratti, non c'è da revisionare proprio nulla”, reagisce Maurizio Landini. “C'è da riqualificare la contrattazione che abbiamo già. Avremmo bisogno di una legge sulla rappresentanza”. Occorre “ridurre gli orari di lavoro, dare diritti a chi lavora a casa”.

La Segretaria Generale della FIOM Francesca Re David ha rilanciato la richiesta al governo di “un tavolo permanente” sul settore dell'auto... Siamo dentro un percorso di fusione tra FCA” (FIAT ecc.) “e PSA (Peugeot ecc.), e “ancora stiamo discutendo se FCA ha la sede in un altro paese, quando tutto il settore è fortemente in crisi... E' abbastanza incredibile che in questi anni non sia ancora mai avvenuto un confronto sull'*automotive*, e oggi è ancora più urgente, si tratta di ragionare su come implementare gli investimenti e la produzione in Italia, come salvaguardare l'occupazione oggi e come riempirla in prospettiva”.

Ancora, “sull'acciaio siamo all'allarme rosso”, dichiara il Ministro allo Sviluppo Economico Patuanelli. “ArcelorMittal sta scappando e la AST” (Acciai Speciali Terni, appartenente al gruppo tedesco Thyssen AG) “è in vendita”.

E' drammaticamente in ballo in Italia, dunque, la produzione di acciaio: asset storico fondamentale della sua industria. Va da sé che essa debba essere portata velocissimamente a livelli di civiltà, vedi la tragedia di Taranto. Non va da sé, invece, che vada abbandonata e distrutta.

### **Domenica 24 maggio di pomeriggio**

Cambiamo argomento. Suggestivo la lettura di una riflessione di Massimo D'Alema sulla “crisi dell'ordine mondiale”, molto interessante, intitolata “grande è la confusione sotto il cielo”, edita Donzelli (cautamente, da eccellente politico, D'Alema ha evitato il completamento della frase, che sappiamo di Mao Zedong, e che dichiara che “la situazione è eccellente”).

Riporto la presentazione di questa riflessione.

“Da dove nasce”, dice la presentazione, “il caos che regna oggi nel sistema internazionale? Quali nuovi e vecchi attori si muoveranno nello scacchiere globale nei prossimi decenni? Quali i focolai di crisi e gli ambiti in cui si svolgerà la lotta per la conquista della leadership nella realtà multipolare del XXI secolo? Per rispondere a tali interrogativi Massimo D'Alema traccia una lucida analisi dello scenario geopolitico attuale. Con la crisi del modello della liberaldemocrazia e dell'economia di mercato, che dopo il 1989 sembrava destinato a dominare in maniera incontrastata, si è aperta una fase di gramsciano interregno, in cui il vecchio ordine è scomparso e il nuovo fatica a nascere. Una fase carica di elementi di instabilità e caratterizzata dalla perdita di egemonia degli Stati Uniti e dell'Occidente e dall'emergere di nuovi attori globali. E proprio dalla consapevolezza della pluralità del mondo dovrà prendere le mosse una leadership mondiale illuminata, che non sarà più un'unica potenza né un solo modello culturale e politico”.

L'America di Trump, la Russia di Putin e la Cina di Xi Jinping, le incertezze dell'Europa, il ruolo nuovo dell'Africa, lo scacchiere mediterraneo e l'irrisolta questione mediorientale. In sei incisive lezioni, una riflessione sulla crisi dell'ordine internazionale neoliberale e sugli scenari che segnano il nostro tempo. La crisi del coronavirus non solo non smentisce ma rafforza quest'analisi”.