

**Luigi Vinci**

## **Diario della crisi 16**

**Lunedì mattina 13 luglio**

### **Ottime notizie, pare, dal tormentone Benetton/Governo: più che probabile la revoca dei Benetton**

Da un lato, ricapitolando, la proposta di transazione dei Benetton portata dall'Amministratore Delegato di ASPI Tomasi (Autostrade per l'Italia) era sfacciatamente costruita sulle loro convenienze anche finanziarie; sostanzialmente fasulla, inoltre, la concessione del passaggio dell'88,06% della finanziaria dei Benetton Atlantia al 48%; unica concessione vera, un ritocco al ribasso peraltro esiguo delle tariffe autostradali. La risposta del premier Conte non poteva che essere dura (anche in quanto da tempo pochissimo convinto dell'utilità di un prosieguo della presenza in ASPI dei Benetton). I 5 Stelle esultano, il PD si è allineato, per voce del Sottosegretario per l'Ambiente Morassut (non, oilà, della Ministra per i Trasporti De Micheli). Stiamo esultando, pur cauti fibché non si concluda, anche noi. Nel nostro piccolo di Liberi e Uguali siamo stati assieme ai 5 Stelle nel rivendicare la nazionalizzazione di ASPI. E' insopportabile, in via generale, ovvero, è un'assoluta truffa antisociale che monopoli naturali vengano appaltati a privati anziché concorrere al demanio pubblico. Quando poi essi si rivelano gestiti da canaglie l'insopportabilità è alle stelle.

Il valore della revoca ai Benetton ha un valore assai più esteso, cioè pure morale, culturale, ecc.: è una botta micidiale al capitalismo canaglia, razza padrona, che continua a essere l'anima di larga parte del capitalismo italiano. Quella FIAT degli Agnelli, cucca del fascismo tra le due guerre, sempre brutale nei confronti dei suoi lavoratori, che nella prima repubblica imporrà, a partire dagli anni sessanta, ai governi centristi italiani di fare autostrade anziché ferrovie (contrariamente a quanto avveniva altrove in tutta l'Europa occidentale), con l'effetto di una limitazione che dura tuttora delle tratte ferroviarie soprattutto nel Mezzogiorno, nonché con l'effetto di autostrade tarate sul ridotto traffico su gomma di allora, e che poi sposterà sede sociale e gran parte della produzione all'estero, anche allo scopo di non pagare le nostre tasse, è stata per quasi tutto il Novecento il comando vero sull'economia italiana. Vero è che centinaia di migliaia di imprese italiane non possono essere valutate in termini analogamente negativi, né che ciò oggi valga per la nostra industria pubblica, emancipata dall'obbligo di sostenere i vecchi partiti di governo: ma è anche vero che, alla fin fine, gran parte del capitalismo italiano continua a porsi come un capitalismo di serie B che vive di supersfruttamento dei lavoratori, di loro bassi salari, di appalti truccati, di controllo dei maggiori media, di dipendenza dalle commesse del grande capitale estero, a partire da quello tedesco. Buona parte del nostro nord, quello veneto in particolare, ha decine di migliaia di imprese medie, piccole e piccolissime che lavorano a bassi salari, a condizioni complessive spesso pessime, inquinando a destra e a manca, parimenti che lavorano come produttori di componenti per l'industria automobilistica (soprattutto) nonché meccanica d'avanguardia della Germania. L'elezione all'unanimità di una figura come quella Bonomi alla testa di Confindustria è la palmare manifestazione politica di tale pesante realtà. Oggi, finalmente, questa storia odiosa pare abbia preso una botta non solo di grande pesantezza ma anche di grande significato politico, culturale, morale, sociale.

Va da sé che basta sfogliare stamattina quasi tutti i maggiori media cartacei per constatare, in forma gesuitica alcuni, in forma aperta altri, la loro estrema "preoccupazione" per i conti pubblici, lo spread, l'immagine italiana all'estero, e via coglionando. Per l'ennesima volta tali media sono risultati servi incapaci di cogliere e apprezzare i sentimenti in materia della nostra popolazione.

Il corappresentante organico "centrista" del malaffare capitalistico italiano ergo Matteo Renzi (l'altro essendo Berlusconi) ovviamente prevede sciagure.

La Repubblica, a sua volta (oggi a pagina due in fondo) preconizza un'enorme catastrofe: vero è che il Decreto Milleproroghe ha abbassato a suo tempo da 23 a 7 miliardi la compensazione da parte pubblica della revoca ai Benetton (i 7 miliardi fanno capo agli investimenti in corso non ammortizzati, mentre i 23 fanno capo alla cifra – presunta dai Benetton – dei profitti persi di qui al 2038): sicché per evitare che ciò finisca in un eterno contenzioso giuridico il governo dovrebbe mettere a disposizione una cifra intermedia. Inoltre, prosegue la Repubblica, la revoca ineluttabilmente determinerà uno sconquasso finanziario, per via del fallimento di circa 20 miliardi di prestiti con banche e investitori che attualmente sono dentro ad ASPI e ad Atlantia. Non solo: tutto ciò porterà a una perdita di credibilità dell'Italia dinnanzi ai partner esteri (non si capisce se statali o finanziari o tutt'e due le cose).

Come si vede non è che la solita menata serva dei padroni in cui è scivolato sempre più questo giornale.

Più serio il Corriere della Sera. Esso, intanto, fa presente il fatto che la revoca per quanto immediatamente abbia dei costi per lo stato nel medio periodo fruirà di maggiori entrate non dovendola spartire con i Benetton ma, intanto, con un pezzo di stato, Cassa Depositi e Prestiti, poi, con soci minori. Il Corriere inoltre dà voce al Viceministro dei Trasporti Giancarlo Cancellieri (5 Stelle): che sottolinea come i 7 miliardi degli investimenti non ammortizzati saranno recuperati dallo stato in quanto a carico dei nuovi concessionari di ASPI, una volta messi a gara. Inoltre Cancellieri dichiara come sia convenienza del popolo italiano l'uso del principio che vuole che chi sbaglia paga anche se potente: sicché avendo i Benetton dimostrato ad abundantiam e orribilmente di non essere in grado di gestire un bene pubblico, debbono uscire da ASPI. Non c'è solo il Ponte Morandi a parlare, con i suoi 43 morti: ci sono i rapporti "taroccati" sulla sicurezza, c'è il masso da due tonnellate caduto in una galleria ligure che solo per caso non è stato una nuova tragedia. Infine, chiude Cancellieri, c'è stata una "metrica" di confronto dei Benetton con il governo quasi ricattatoria, che non dovrebbe essere il metro comunicativo di un concessionario dello stato. Semplicemente perfetto.