

**Luigi Vinci**

## **“Diario” politico primaverile. Speciale ASPI**

**Lunedì 5 aprile**

### **L’infinito tormentone, per inaudita ignavia dello stato, di Autostrade per l’Italia SpA. (ASPI)**

**ASPI: la tragedia del Ponte Morandi non è che la seconda di pari livello nella gestione autostradale degli strumenti della famiglia Benetton (la loro finanziaria in specie Atlantia SpA.**

Nessuno oggi pare ricordare, o intende ricordare, la prima tragedia autostradale dovuta a questa famiglia: eppure essa ebbe pari consistenza del futuro Ponte Morandi. Si trattò, quella tragedia, di un bus che il 28 luglio del 2013, quasi 8 anni fa, viaggiava sulla A16 nel suo tratto ASPI Napoli-Canosa e che in prossimità di Avellino volò giù dal Viadotto Acqualonga, facendo 40 morti e 8 feriti, a causa della mancata resistenza del guardrail (incontri da parte di automobilisti avevano fatto perdere il controllo all’autista). 6 tra dirigenti e funzionari tecnici ASPI furono condannati a pene carcerarie di 5 o 5 anni e mezzo. Altri funzionari ASPI (quelli apicali, quindi, quelli in relazione stretta ai Benetton) furono invece assolti. Per tutti quanti il Pubblico Ministero aveva chiesto 10 anni.

Oggi, invece, la seconda tragedia ASPI riesce a essere ancora rammentata. Essa avvenne il 14 agosto del 2018, per via del crollo di quel viadotto Ponte Morandi, logorato, arrugginito, che trapassava il fiume Polcevera, periferia genovese, e che uccise ben 43 persone.

I morti ammazzati a carico dei Benetton quindi sono 83, non 43.

Allertati assiduamente in tutti quegli anni, i Benetton, da enti locali, altri enti pubblici, polizia stradale, altre polizie, utenti autostradali, ecc. nulla o quasi nulla fecero. I governi, a loro volta, non si curarono di tragedie e ancor meno di come valutazioni di fonte UE dichiarassero che le autostrade italiane erano in Europa le più pericolose.

Ho accennato al fatto che sono bastati cinque anni tra le due tragedie perché la prima fosse dimenticata: stando a calcoli del genere, tra due anni anche la tragedia del Ponte Morandi risulterà essa pure dimenticata. La questione, ovviamente, non è che siamo un popolo di smemorati: è, invece, che siamo un popolo di manipolati cronici da parte dei nostri grandi poteri economici, di politicanti a larga maggioranza smemorati perché incapaci di guardare oltre la punta dei loro nasi, di mass-media in genere della medesima qualità.

#### **La storia, intanto, delle nostre autostrade**

Molti e di varia natura furono fattori e cause dei disastri del Viadotto Acqualonga e del Ponte Morandi.

Primo fattore: la rete autostradale italiana era più che vetusta, essendo sorta a cavallo degli anni 60, inoltre, essendo stata calcolata sul traffico stradale di quegli anni, una frazione del traffico contemporaneo. Quella rete rappresentava un’anomalia storica nella parte occidentale dell’Europa: contrariamente a quanto era avvenuto per esempio in Germania, Francia, ecc.: l’Italia negli anni 50-60 aveva costruito a man bassa autostrade, talora del tutto inutili, talora non completate, invece aveva trascurato le ferrovie, privilegiate da Germania, Francia, ecc. La ragione di quest’anomalia è molto semplice: in Italia comandava la FIAT, oltre che gli Stati Uniti, va da sé, che però d’altro si occupavano, e produceva automobili, TIR, furgoni, bus come mezzi dominanti di trasporto al servizio di un grande mercato.

Secondo fattore del disastro del Ponte Morandi. Essendo stata per più decenni parte, la nostra rete autostradale, della lottizzazione tangenziale tra i partiti di governo (DC, PSI, PSDI soprattutto) e, dunque, della consegna di tratti autostradali ad amici di questi partiti, ben si comprende che gli organismi pubblici preposti al controllo del servizio autostradale (e ferroviario) poco si curassero di andare a vedere che cosa in questi servizi succedeva (concretamente, ciò che succedeva era un po’

di manutenzione corrente, quasi mai di manutenzione straordinaria; e gli incidenti venivano sempre rinviati a cause accidentali). A incrementare tale incuria, poi (terzo fattore), c'era la natura di "monopoli naturali" delle autostrade (così come delle ferrovie), ovvero, c'era cioè che per esse non esisteva concorrenza di mercato, che pur indirettamente avrebbe potuto servire.

Quarto fattore: le autostrade in tutta l'Europa occidentale, Italia compresa, erano a diretta gestione pubblica, salvo ridotte eccezioni. I gestori autostradali, d'altra parte, erano figure concessionarie, di norma ventennali. Ma, in Italia, terminato il ventennio di concessione non c'erano quasi mai veri bandi, di norma essi erano finti, fatti in modo che i gestori continuassero a essere gli stessi, attraverso cosiddetti "affidamenti in proroga", dovuti al fatto che nessun imprenditore serio si faceva avanti a proporsi, sapendo che avrebbe ineluttabilmente perso (oppure, se un imprenditore si faceva ingenuamente avanti, veniva scoraggiato dalla quantità di regole, impegnative, cavilli anche bislacchi, anche inventati ad hoc, che gli cascavano sul groppone, impostigli da occhiuti funzionari pubblici che poi, fatto il lavoro, si prenderanno il dovuto emolumento, ovviamente non dichiarato al fisco, e torneranno a occuparsi d'altro).

Giova rammentare, infine, come questa storia ebbe due fasi. La prima fu quella, anni 50-80, di un prelievo fiscale autostradale definito da parte pubblica cioè di governo; la seconda, in sede di ordalia liberista, anni 90 e successivi, sarà quella dei gestori autostradali che (fino a prima della pandemia) decidevano loro, di fatto, con vari sistemi, quanto rendere al fisco.

### **Quando e come irruperono le concessioni autostradali a privati**

In precedenza, di privatizzato c'era solo la Milano-Torino. Toccò al primo Governo a guida Romano Prodi (maggio 1996-ottobre 1998) di bloccare il primo tentativo di vendita di ASPI alla finanziaria spagnola Abertis (di cui dovremo occuparci più avanti in questo scritto), proprio argomentando che ASPI era una concessione dello stato ovvero apparteneva allo stato, inoltre costituiva per il nostro paese un "asset strategico". Purtroppo, il Segretario di Rifondazione Comunista Fausto Bertinotti pensò di farne saltare il governo. Sicché successivo Capo del governo, ahimè, sarà Massimo D'Alema (ottobre 1998-novembre 1999), che volle rifiutare la decadenza delle concessioni autostradali private al momento in cui il concessionario si fosse completamente rivalso del capitale investito.

Eravamo in piena furibonda offensiva ultraliberista nell'intero Occidente: persino chi, come D'Alema, era di convinta formazione comunista e sognava che il PDS-DS fosse davvero la continuazione del PCI emendata da nostalgie staliniste, cedeva, ormai, senza resistere a un capitalismo d'assalto capace di tutto e di più per impadronirsi del malloppo delle privatizzazioni (in ogni fondamentale servizio alla popolazione: vedi acqua, gas e poi sanità ecc.), del malloppo delle "spacchettature", di quello delle demolizioni industriali IRI, ecc.

In ogni caso, stando a D'Alema concessioni autostradali per legge non avrebbero potuto durare più di 10 anni (ma potevano essere rinnovate per altri 10).

D'Alema, è corretto rammentarlo, è tra i pochissimi del filone PDS-DS-PD che riconoscerà i suoi cedimenti al liberismo.

### **1. Dalle concessioni eterne al salto delle privatizzazioni: come avvenne**

Due anni dopo, diventato capo del governo Silvio Berlusconi (giugno 2001), interverranno a pioggia accordi tra stato e neo-concessionari autostradali, i cui contenuti erano secretati e al tempo stesso giustificati con il pretesto dell'assenza di competitori, e che porteranno da 30 a 50 anni i tempi di concessioni più affidamenti (di fatto, ormai eguagliati). Al tempo stesso, tali accordi consentiranno continui aumenti di pedaggi e tariffe, ecc. Fu resa sempre più debole e infine inerte la pubblica ANAS (Azienda nazionale autonoma delle strade SpA, parte del Gruppo societario Ferrovie dello Stato italiane, e tra i cui compiti era di fungere da regolatrice dei pedaggi).

La concessione iniziale ai Benetton doveva scadere al 2022, il regalo che il governo Berlusconi e gli altri governi che seguiranno fu di portare la scadenza di ASPI al 2038.

Ipotizzo che a scavare nel regalo berlusconiano delle autostrade a privati si potrebbe, con larga probabilità, constatare come non esista straccio preciso e organico di testo di legge che contenga che le ex concessioni autostradali siano passibili di diventare proprietà private. Se c'è qualcosa di preciso, probabilmente è un riferimento sia alla possibilità di affidamenti in proroga che, probabilmente, alle richieste di liberalizzazione di realtà pubbliche da parte di una Commissione europea, allora fanaticamente liberista, collocate in un decreto-pastone (strumento costituzionalmente illegale) che il nostro Parlamento voterà senza la minima attenzione.

Sia come sia, avvenne in questo contesto senza danno, tranquillamente, il passaggio dalla proprietà pubblica ASPI data in concessione ai Benetton alla sostanziale proprietà di costoro (analogo passaggio riguarderà altre autostrade o pezzi di autostrade).

Tra i primi e meglio messi nell'assalto alla diligenza delle ex concessioni autostradali furono dunque i Benetton, che allora si occupavano soprattutto di abbigliamento, settore dell'economia che con le autostrade c'entrava come i cavoli a merenda, ma che si erano velocemente intortati a Berlusconi. Contemporaneamente si formava il secondo gruppo autostradale privato, di un Marcello Gavio costruttore edile (che continuamente tenterà, senza riuscirci, di impadronirsi dell'Autostrada Milano-Serravalle, rimasta a oggi pubblica).

## **2. Sorse dunque così una questione a parer mio di significato costituzionale**

Una concessione, in sostanza, non è che un affitto, anche se consegnata a figure pubbliche: ne è lecita la perpetuità? Ne è lecita la trasmissione a eredi secondo il diritto ereditario, come potrà avvenire, anziché attraverso bando di gara tra imprenditori? Non abbiamo così a che fare, in sostanza, con vendite di fatto?

## **3. La straordinaria ascesa economica dei Benetton**

A questo punto si può intuire, mi pare, come sia stato possibile che i Benetton Luciano, Gilberto, Giuliana e Carlo, cioè, una famiglia di modesti produttori veneti di tessuti operante con pochi mezzi in un piccolo centro, ma guidata da un Gilberto attento e intelligente osservatore di come tante cose di quel tipo di cui sopra operassero tranquillamente in Italia, siano riusciti a realizzare in accelerazione esponenziale una quantità impressionante di attività industriali e finanziarie, muovendo dai tessuti alla moda, poi, ammanicandosi con i maggiori poteri politici locali, a mettere le mani su ASPI (cioè, a impadronirsi di una società autostradale pubblica che gestirà il 50% della rete italiana autostradale complessiva), sicché, a creare un impero autostradale che investe in tutti i continenti (forse non sapete che nella gerarchia industriale-finanziaria planetaria che si occupa di autostrade il gruppo Benetton è al primo posto per entrate e fatturato). Nacque così, nel 1981, una società finanziaria di famiglia, la Edizione srl (i Benetton dispongono del suo 67%), a cui si collegano Edizione Holding SpA, Sintonia SpA, Atlantia SpA, ecc. Sede legale di quella srl è tuttora a Treviso. Altre sedi finanziarie sono, stante la Borsa, a Milano.

Ma non basta. Ho perso da qualche tempo per strada il conto preciso di un'impressionante quantità di quote proprietarie, soprattutto estere, della famiglia Benetton, operanti in varie Borse (quelle di Madrid e di Parigi prima di tutto): mi limito, quindi, ad accennare a quote proprietarie che vanno dagli aeroporti romani ad Autogrill, dai negozi di moda in tutte le grandi città e le grandi capitali del mondo alla finanziaria Atlantia (i Benetton ne hanno l'88%), quotata in Borsa in vari stati, dalla multinazionale spagnola Abertis, Borsa di Barcellona, (infrastrutture di trasporto e telecomunicazioni) alla spagnola Cellnex ("torri" di telecomunicazione) a 21 Invest (finanziaria specializzata in "private equity" – in investimenti finanziari in società), infine, mi limito ad accennare alle quote minori nella francese Wendel Group (finanziaria specializzata in operazioni di lungo termine) e, attraverso essa, alle quote in altre imprese francesi quali Saint-Gobain (materiali per l'edilizia), Capgemini (consulenza su attività professionali), BioMérieux (microbiologia e diagnostica), Valeo (componentistica di automotive), Bureau Veritas (valutazione dei rischi legati alla qualità di ambienti, salute, ecc.).

## **4. La politica di rapina a carico di ASPI praticata dai Benetton**

Caratteristica di base, sistematica, della gestione ASPI è stata la continua richiesta dei Benetton di aumentare i pedaggi. Tra le loro attività, ASPI aveva il vantaggio di versare denari ai Benetton 365 giorni l'anno.

ASPI, in sostanza, non è stata, per i Benetton, che una sorta di banca o di finanziaria da mungere a favore di investimenti in gran numero di attività promettenti ovvero partecipi di mercati espansivi, spesso richiedenti sull'unghia anticipazioni consistenti, ecc., oppure, a difesa dalle operazioni di concorrenti agguerriti. Ma, subendo ogni tanto i Benetton impedimenti ad aumenti delle tariffe autostradali, da parte di autorità di controllo così come di governi (oppure, essendo dovuti tali impedimenti a critiche di associazioni automobilistiche o di trasporti pubblici o di società gestenti TIR ecc.), l'obiettivo di più utili non poteva avvenire che trascurando o addirittura ignorando controlli strutturali, manutenzioni (effettive), ecc. dal lato di ASPI, pur malamente conciata come ormai era (e come il livello apicale Benetton non poteva non sapere: è impossibile che management tecnico e altre figure di specialisti non gli riferissero della caduta di massi nelle gallerie, dei pessimi manti stradali e dei guardrail, ecc.).

#### **5. Come, parimenti, abbia funzionato il comando dei Benetton su ASPI sul terreno dell'azzeramento dei rischi di tipo illegale**

(Si capirà meglio anche perché le SpA. siano state inventate dal capitalismo, ovvero, si potrà constatare come le SpA. consentano agevolmente di scaricare le attività illegali padronali su figure dipendenti ovvero non proprietarie, poi magari indennizzandole, oppure buttandole via).

La cosa è molto semplice: le SpA. sono società di capitale, non di persone: di conseguenza, la punizione dei reati da loro effettuati sono a carico degli individui direttamente responsabili, che hanno direttamente compiuto i reati, non della società come tale. Chi, dunque, abbia dato gli ordini, ma non li abbia direttamente eseguiti, ancor meno li abbia pubblicamente dichiarati (cioè, figure apicali, proprietarie o mandatarie che fossero), può facilmente cavarsela, basta che non ci siano in giro documenti o testimonianze. Al contrario, le srl essendo società di persone, rispondono nella totalità dei loro proprietari di eventuali reati. (Di conseguenza la società apicale di massimo livello del gruppo Benetton, Edizione, dove è tutta la famiglia, essendo una srl è sempre stata tenuta fuori ufficialmente, formalmente, documentariamente da attività illegali o passibili di illegalità, e neanche si è mai formalmente occupata di attività industriali o finanziarie, ha solo espresso pareri ecc.).

Passo, poi, a come i Benetton abbiano concretamente operato le loro attività colpevoli o passibili di reati. Inoltre, indico come essi risultassero sempre ben coperti dal rischio di essere colpiti da provvedimenti giudiziari, ammaestrati fin dalla tragedia del Viadotto Acqualonga.

I ipotesi e decisioni fondamentali sono sempre state discusse, ovviamente, dalle figure Benetton apicali. Pubblicamente, ufficialmente, esse vengono discusse nei vari loro consigli di amministrazione, con assistenza ivi di legali, collegi di sindaci, specialisti vari; invece, nelle riunioni informali, quindi, in camera caritatis, a porte chiuse, si ritrovano tra loro le figure proprietarie fondamentali e il top management di fiducia, a volte assieme ai legali di fiducia. Nei consigli di amministrazione, in quanto pubblici, quindi esposti, le decisioni riguardanti spartizioni, acquisizioni, livelli degli utili (o, per esempio, licenziamenti di personale), sono accennati in forma generica, ipotetica; invece, in camera caritatis, vengono prese decisioni molto precise, tra cui quelle politicamente o pubblicamente scabrose o di portata potenzialmente o concretamente illegale. Di carte (o di registrazioni) qui c'è poco, è in cassaforte, è in cassette di sicurezza bancarie, è all'estero, o non c'è nulla. Il sistema non è perfetto, può aprire buchi se in famiglia ci sono conflitti; di norma, tuttavia, esso ha sempre tenuto.

Accadrà mai di subire qualcosa di penale da parte delle figure apicali dei Benetton? E' molto difficile, a parer mio, che ciò accada.

#### **6. Al tempo stesso, tuttavia, molto fragile è diventata, a seguito della tragedia del Morandi, la possibilità per i Benetton di evitare danni al proprio impero**

Già parte delle figure responsabili della tragedia del Viadotto Acqualonga aveva evitato il carcere. Allarmate, questa tragedia incrementò in esse la capacità di evitare di trovarsi avvenire sotto processo, grazie all'affidamento a capaci e strapagati avvocati capaci di "dimostrare" come la responsabilità di analoghi incidenti autostradali stesse prevalentemente a carico di automobilisti, furgoni, bus, camionisti. Dove, però, risulterà del tutto impossibile dare la colpa, tanta o poco, ad automobilisti ecc., sarà la tragedia del Ponte Morandi, per ovvie ragioni: stavano passando su questo ponte vari automezzi ecc., il ponte era crollato, il crollo aveva portato con sé tali automezzi. La responsabilità della tragedia non poteva non essere riferita alla condizione disastrosa generale di ASPI, ovvero, a colpe di sue figure dirigenti. I Benetton, perciò, saranno obbligati a incolpare del disastro il loro top management tecnico.

Nel frattempo, i Benetton chiederanno al Governo Conte 2 un prestito di 1,2 miliardi, motivato dal fatto che la pandemia stava abbattendo i loro profitti. La nostra popolazione era indignata, il Governo rifiutò: e i Benetton sospesero loro rimesse fiscali allo stato per 14,5 miliardi, senza danno!

Varie figure del management tecnico, poiché il pagamento del loro silenzio sulle responsabilità fondamentali dei Benetton nel disastro del Morandi significava per loro il rischio di finire in galera, hanno cominciato a parlare con funzionari di polizia e con giudici inquirenti. Parimenti in famiglia sono esplose tensioni, parte dei suoi giovani non intendendo caricarsi di colpe non loro. Non ho seguito la questione. Può darsi che nella faccenda ci sia dell'altro, cioè, che alle famiglie rovinate di questo management (di questi lavoratori) siano giunti "sussidi", non certo di stato, in cambio dello starsene zitti.

### **Sinteticamente, gli eventi successivi significativi**

#### **Come i mass-media hanno affrontato la tragedia del Morandi. La pavidità parimenti dei nostri governi**

Un cenno, dapprima, alla responsabilità negativa di gran parte dei nostri mass-media, perché confusionaria se non di copertura delle responsabilità Benetton. Me la prendo con la Repubblica, perché fa parte di quel giornalismo di sinistra liberale ipocrita che si fa carico di gran numero di giuste questioni sociali, culturali, politiche, purché non ci sia rischio di nuocere ai portafogli e alle pretese del padronato economico. Un suo articolo del 25 maggio 2020, che ho qui davanti (in una situazione, cioè, che già vedeva filtrare elementi probanti delle responsabilità dei Benetton nella tragedia del Morandi), insiste nel dire che la concessione dello stato ad ASPI "legalmente" scadrebbe nel 2038, che lo stato avrebbe quindi le mani legate, che toglierla ai Benetton sarebbe illegittimo, porterebbe a contenziosi infiniti con lo stato, ecc. Ma il fatto stesso della tragedia del Morandi giustifica ad abundantiam il sequestro della concessione ASPI ai Benetton, dato il suo carattere di "asset" strategico, fondamentale.

Solo confusione, solo pressapochismo, dal lato de la Repubblica?

#### **Caos di governo**

Nessuna decisione sarà inizialmente presa in materia a livello di Governo Conte 2 (entrato circa un anno e un mese dopo la tragedia del Morandi). I 5 Stelle erano (con ragione) dal lato di un atto di cancellazione della concessione autostradale alla famiglia Benetton. Il PD Zingaretti borbottò qualcosa al colletto della sua camicia. Guai, per questo partito, toccare la sacra proprietà privata, anche quando sia in mano a delinquenti. Il Premier Conte si trovò, lì per lì, con le mani legate. La Ministra PD delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli (prossima alla non-posizione di Zingaretti) e il premier Conte si misero così alla ricerca di un'improbabilissima mediazione.

Poi, però, il Conte 2 avvierà, tramite il Ministro dell'economia e della Finanza Roberto Gualtieri, un notevole tentativo: l'acquisizione del controllo di ASPI da parte, insieme, di Cassa Depositi e Prestiti (cioè, in concreto, dello stato) e di un "privato" (un grande gruppo "istituzionale" – cioè, finanziario privato – del genere Kkr, Macquarie, Blackstone, l'italiana f2i, specializzata in fondi a

sostegno di infrastrutture). La famiglia Benetton in una tale soluzione avrebbe potuto conservare un pacchetto azionario di minoranza. Nel Decreto di Governo Milleproroghe (2 gennaio 2020) verrà scritto che in caso di revoca della concessione alla famiglia Benetton la sua liquidazione sarebbe valsa 7 miliardi. Ma i Benetton ne pretendevano 23: di qui una infinita guerra di guerriglia durata fino a tempi recentissimi (di ciò si vedrà più avanti).

### **Ai primi del luglio 2020 entra in campo, validamente, la Corte Costituzionale: ma la sua ipotesi spaventa parte del governo**

La Corte, ottimamente, dichiara “legittima” una possibile decisione di governo di annullamento della concessione ai Benetton di ASPI, dato il disastro della loro gestione del Ponte Morandi, e dato il valore strategico di ASPI.

Finalmente una conclusione democratica sembra essere a portata di mano.

Col cavolo. La Ministra Paola De Micheli (PD) scrive che una gestione ASPI “pro tempore” debba rimanere ai Benetton almeno fino a quando il governo abbia (eventualmente) deciso la revoca a loro carico della concessione, la legge stabilendo l’“unitarietà di gestione e concessione”. (Notabene: ella parla di “concessione” di ASPI ai Benetton, non di loro proprietà: è una conferma netta, precisa, di come non sia mai esistita base legale al loro uso proprietario di ASPI – così come di ogni altra autostrada privatizzata). La Ministra, poi, precisa (anche a propria autotutela politica, avendo frenato l’annullamento della revoca ai Benetton) come la gestione pro tempore a essi non possa condizionare minimamente la soluzione giuridica della questione in forma di revoca. A rafforzare questa sua posizione, per così dire attendista, ovvero opportunista, ella ha pure rammentato come lo stesso ex Ministro ai Trasporti Danilo Toninelli (5 Stelle) nel febbraio del 2019 avesse convenuto con quell’“unitarietà”, al fine di evitare contenzioni legali e relative lungaggini tra stato e ASPI.

In ogni caso, ciò che appare chiaro è che a decidere le sorti delle autostrade ASPI tocca legalmente al Governo, e che esso può revocare la gestione di ASPI da parte dei Benetton.

Ma alcuni ministri (soprattutto PD) ora temono che all’annullamento della concessione di ASPI ai Benetton possa corrispondere un crollo del loro assetto azionario, dunque, si configuri una sorta di esproprio finanziario a loro danno, cui potrebbero seguire ricorsi alla Commissione Europea e poi, se del caso, al Tribunale UE di prima istanza di Lussemburgo (poi, se del caso, a quello di seconda istanza). Si potrebbe così aprire una guerriglia giuridica fatta di lungaggini infinite ecc. (i Tribunali UE non sono fulmini di guerra). Non si vede, ritiene ora il Governo, che cosa di utile possa esserci da parte dello stato con l’annullamento della concessione. Se conflitto dovrà esserci con i Benetton, niente pareggi, che lo si vinca, che si espropri, c’è solo da guadagnarci politicamente, economicamente, moralmente. E’ da ridere: si alza l’asticella allo scopo di farla cadere. Insomma, esproprio o revoca o annullamento che sia, nulla accadrà, tutto andrà alle calende greche e infine si arenerà.

Al tempo stesso si apprende come il crollo del Ponte Morandi abbia portato al licenziamento di una quantità di quadri e di manager di medio livello: colpevoli sostanzialmente di nulla.

### **Pochi giorni dopo: compare una proposta dei Benetton, ma poi essa fallisce, la magistratura, indirettamente, la fa saltare**

Mantenimento invariato degli investimenti vecchi e nuovi di ASPI, definiti dai Benetton subito dopo la catastrofe del Ponte Morandi (14,5 miliardi per rimettere a posto ASPI), riduzioni da subito di pedaggi e tariffe autostradali.

Formazione di un nuovo complesso proprietario di ASPI, attraverso l’aggiunta ai quattrini dei Benetton quelli di cassa Depositi e Prestiti e di e2i (complesso finanziario operante a sostegno di infrastrutture).

Tramite opportune movimentazioni, riduzione al 48% della presenza di Atlantia in un futuro Consiglio di Amministrazione ASPI, così collocandola in posizione di minoranza rispetto a CDP più socio e2i.

La proposta finisce nel nulla: la Procura di Genova incrimina l'Amministratore Delegato di ASPI Roberto Tomasi per avere installato barriere antirumore nella rete autostradale non a norma (alcuni pannelli antirumore si erano staccati nel tratto Rapallo-Sestri Levante), inoltre lo accusa di attentato alla sicurezza dei trasporti, frode pubblica di forniture, disagi al traffico.

Conte ora appare più che mai orientato all'uscita totale da ASPI dei Benetton: ma tramite l'acquisizione da parte di Cassa Depositi e Prestiti delle loro quote proprietarie.

Tutti i nostri media liberal sembrano spaventati, temono il caos, i cavalli dei cosacchi bolscevichi che si abbeverano nelle fontane di Roma, tentano di spaventare l'opinione pubblica. Ma la Corte Costituzionale ribadisce che una possibile revoca della concessione ai Benetton è legittima.

### **Verso metà luglio**

Basta sfogliare stamane quasi tutti i maggiori media per constatare, in forma gesuitica alcuni, in forma aperta altri, la loro "estrema preoccupazione" per i conti pubblici, lo spread, l'immagine italiana nel mondo, e via coglionando.

Matteo Renzi e Silvio Berlusconi profetizzano sciagure.

Tengono duro solo 5 Stelle e Conte.

La Repubblica, a sua volta, preconizza un'enorme catastrofe: la revoca ai Benetton 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 economici stranieri.

Più serio il Corriere della Sera: esso fa presente che la revoca per quanto immediatamente abbia dei costi per lo stato nel medio periodo fruirà di maggiori entrate, non dovendo spartirle con i Benetton ma con CDP, ovvero, con lo stato.

Il Corriere, inoltre, dà voce al Viceministro dei Trasporti Giancarlo Cancellieri (5 Stelle): che sottolinea come i 7 miliardi (vedi il Decreto Milleproroghe di cui sopra) dell'eventuale liquidazione della concessione ai Benetton di ASPI sarebbero alla svelta recuperati dallo stato quando collocati a carico di servizi esterni, una volta messi a gara. Inoltre, Cancellieri dichiara come sia ovvia convenienza del popolo italiano l'uso del principio che vuole che chi sbaglia paga anche se potente.

### **La grande finanza internazionale non ci sta. Ancor meno ci sta la Germania**

Non è una novità ma una lunghissima storia quella dell'elevatissima coscienza di classe della borghesia capitalistica, che fa sì che nei frangenti critici essa sappia elevare barriere e chiamare alle armi tutti i suoi strumenti e tutti i suoi sodali palesi o non palesi. Il premier Conte, di conseguenza, ha deciso di volere una decisione che coinvolga l'intero governo. Stando ai numeri parlamentari, la cosa dovrebbe agevolmente passare. Ma grandi forze sono entrate in agitazione: nei soci finanziari di ASPI ci sono il fondo cinese Silk Road (Via della Seta, un'enorme potenza finanziaria) e Allianz (una superpotenza finanziaria tedesca). Angela Merkel nell'incontro con Conte delicatamente chiede come andrà la faccenda ASPI: quanto basta a far capire a Conte che la Germania non gradisce espropri, non solo perché quello di ASPI coinvolgerebbe direttamente la finanza tedesca, ma anche perché nell'UE il grande capitale si rispetta e di esso si deve sempre tener conto, vale a dire anche quando compia crimini gravi. Il rude liberal Premier olandese Mark Rutte protesta (l'Olanda, super paradiso fiscale, è il terzo partner commerciale mondiale della Cina).

Sicché il 15 luglio Conte tenderà a rallentare il processo decisionale in fatto di esproprio ASPI e offrirà ai Benetton la possibilità di un'uscita soft di scena.

D'altra parte, il PD, come sempre, vacilla.

### **15 luglio**

Il Consiglio dei Ministri prima di andarsene a letto ha consegnato al Ministro, PD, dell'Economia Gualtieri (figura competente e di sinistra capace di operazioni finanziarie che stanno portando soldi allo stato nonché capace di mediazioni tutt'altro che al ribasso con i Benetton) e alla Ministra, PD, De Micheli (non posso scrivere la stessa cosa) la definizione in dettaglio di una ipotetica intesa di

CDP con i Benetton. Il succo: i due ministri dovranno gestire l'uscita graduale dei Benetton da ASPI, inoltre, definire un'intesa che impegni le due parti in causa sia in sede economica che giudiziaria.

Di che si tratta: interposizione finanziaria tra le parti di CDP; taglio delle tariffe autostradali; modifica nel Decreto Milleproroghe, che riduca a 7 i 23 miliardi di indennizzo preteso dai Benetton in caso di revoca; una manleva che sollevi lo stato da richieste risarcitorie legate alla catastrofe del Ponte Morandi; risarcimento ad ASPI solo degli investimenti non ammortizzati in presenza di significative inadempienze.

Due le fasi dell'operazione: nella prima, CDP entrerebbe in ASPI fino da assumerne il 33% circa della proprietà; contemporaneamente, la quota proprietaria dei Benetton gradatamente recederebbe al 10-12%. Tuttavia, sarebbe solo l'entrata con 3 miliardi (quel 33%) di CDP in ASPI ad abbassare il livello proprietario dei Benetton al 10-12%; insomma, per chiarire, in cifra i Benetton manterrebbero ciò che di ASPI avevano. Nella seconda fase, entrerebbe in campo la quotazione in Borsa di ASPI, assumendo parimenti forma di "public company", e questo anche grazie alla conquista di azionariato diffuso, nuovi soci, ecc. Inoltre, Atlantia dovrebbe vendere quote di ASPI a CDP, per il 22%, a vari investitori "istituzionali" (finanziari) interessati. Si fanno i nomi di Poste Vita, f2i, soprattutto di Macquarie (australiani) e Blackstone (USA). Infine, ai soci diretti dei Benetton in Atlantia (il 12% di essa) verrebbero assegnate azioni pro-quota (ciò significa che il loro preciso valore verrà definito in corso d'opera). Il tutto dovrebbe realizzarsi entro ottobre.

Riassumendo, CDP e investitori istituzionali, stando a questi conteggi, disporranno, assieme, del 55% della proprietà ASPI, mentre i Benetton vi scenderanno a più o meno l'11-12% e il resto rimarrà ad Atlantia.

Entro luglio dovrebbe esserci l'intesa conclusiva. Dato il carattere dominante di "public company" della nuova ASPI, è possibile che il ruolo massimo di comando venga assegnato a una sorta di super-commissario di nomina pubblica. (Le public company sono semplicemente gestite dai loro top managers, non ci sono consigli di amministrazione).

Infine, l'intesa modificherebbe una dinamica tariffaria, che procederebbe, per quanto riguarda ASPI, addirittura fino al 2038, cioè lungo tutto l'orizzonte di vita della fase ufficialmente in atto della gestione dei Benetton.

I 5 Stelle appaiono furibondi, minacciano sconsigli, si sentono traditi da Conte, chiedono "garanzie" circa un'uscita totale futura dei Benetton da ASPI.

### **Ma i Benetton non ci stanno**

Si sentono più forti, dati i supporti politici internazionali, possono respingere l'offerta di governo e fare melina, prendere tempo, tentare di avvalersi delle incertezze di governo. Su Il Sole-24 ORE si legge come i "due incontri" del 6 agosto tra Atlantia e Cassa Depositi e Prestiti siano andati "a vuoto", risultando "distanti", a giudizio di Atlantia, i "criteri di valutazione" del valore di ASPI.

Quindi, dell'intesa che era stata a suo tempo definita tra CDP e Atlantia continua a non esistere nota per iscritto alcuna, per via, stando ad Atlantia, della "distanza dei criteri di valutazione" del valore di ASPI.

CDP chiede ad Atlantia chiarimenti (siamo verso la metà di luglio). Onde continuare a menare il can per l'aia ovvero continuare a prendere per i fondelli CDP, Atlantia riassume per lettera la sua posizione: "pur considerando le nuove proposte di Autostrade per l'Italia e Atlantia e la disponibilità manifestata anche da parte del governo di voler giungere ad accordo, permangono significative incertezze principalmente riconducibili ai contenuti, alle modalità e ai tempi di attuazione per addivenire alla conclusione degli accordi".

Comincia così la saga dei Benetton "disponibili" e della finanziaria Atlantia che svolge invece il ruolo della fermezza, concretamente invocando gli interessi dei suoi partecipanti minori.



D'altra parte, scrive Sergio Rizzo (un buon giornalista) su la Repubblica, come “fra il 2.009 e il 2.018, l'anno del crollo del viadotto di Genova, i Benetton e soci minori si siano intascati 6 miliardi di dividendi, di cui 518 milioni nel solo 2.018”, senza fare un fico secco se non investire altrove, in Italia e nel mondo. ASPI, infatti, “ha speso in quel periodo per la sua rete il 28% in meno di quanto avrebbe dovuto per contratto con lo stato”, vale a dire che “mancano all'appello 3 miliardi e 559 milioni. Al tempo stesso, le tariffe autostradali sono aumentate del 27,3%, cioè del doppio dell'inflazione” (a essa si guarda nella modulazione delle tariffe).

“La vera partita comincia qui”, sottolinea Rizzo, “e non sarà facile. Cassa Depositi e Prestiti, dopo aver già messo una quantità di soldi” in una prima risistemazione di un'ASPI a pezzi, dovrebbe ora mettercene una quantità aggiuntiva, dato l'aumento del capitale destinato alla conclusione degli investimenti, e questo senza avere niente in mano. Addirittura, CDP dovrebbe sborsarne altri, a realizzazione di investimenti che i soci privati di ASPI non hanno fatto.

Infine, giunge il colpo di mano direttamente dei Benetton. Il 4 agosto, cioè, il primo giorno di riapertura del Viadotto Genova-San Giorgio (il viadotto sostitutivo del Morandi), essi cambiano tutte le carte in tavola: “non più la cessione diretta e graduale” di ASPI, scrive Rizzo, “a Cassa Depositi e Prestiti, e ad altri investitori di suo gradimento, come concordato qualche settimana prima, bensì la vendita dell'88% di ASPI di proprietà Benetton sul mercato”. A questa vendita, educatamente, cioè sfttendo, CDP potrà senz'altro partecipare.

Immediatamente cresce, ovviamente, il valore sia delle azioni di Borsa di Atlantia che di quelle di ASPI. Quindi il valore dell'88% di ASPI da cedere a CDP è aumentato, ed essa non può farci niente. Anzi, Atlantia può permettersi di dichiarare che, pur “restando ferma la volontà di dare corso a quanto delineato nella lettera del 14 luglio 2.020” (quella che dichiarava l'intesa Benetton-CDP praticamente fatta), “il Consiglio di Amministrazione ha ritenuto di dover individuare – con spirito di buona fede – anche soluzioni alternative idonee comunque a giungere a una separazione tra la società (Atlantia) ed Autostrade per l'Italia, che diano certezza al mercato, sia in termini di tempi che di trasparenza, nonché della irriducibile tutela dei diritti di tutti gli investitori e stakeholders (attori qualsivoglia in gioco) coinvolti... In particolare, il CdA ha deliberato la possibilità di procedere alla vendita, tramite un processo competitivo internazionale, gestito da advisor indipendenti” (consiglieri con funzioni tecniche), che dovranno definire il valore “dell'intera quota dell'88% detenuta in Autostrade per l'Italia, e al quale potrà partecipare CDP congiuntamente ad altri investitori istituzionali di suo gradimento”. Viene, inoltre, indicata un'altra possibilità: “una scissione parziale e proporzionale di una quota fino all'88% di Autostrade per l'Italia mediante creazione di un veicolo beneficiario da quotare in Borsa, creando quindi una public company contendibile” (cioè, primo, creando una società non più gestita da CDP, secondo, aggredibile da parte di scalate e speculazioni finanziarie qualsivoglia). Anzi, le due operazioni “potranno essere condotte da Atlantia in parallelo, fino a un certo punto. A questo scopo per il 3 settembre sarà votato il progetto di scissione della quota di Autostrade per l'Italia in una nuova società”.

Il governo, come si vede, è stato preso per i fondelli da una banda di gangsters, che per anni ha munto a fondo e rovinato autostrade, imposto tariffe e pedaggi illegali, assassinato 83 persone. Inoltre, cosa ancor più grave, il governo non è stato capace di mettere al loro posto (né lo è stata sino a oggi la magistratura), dati ritardi, incertezze, divergenze, incompetenze. Correggere adesso potrà avvenire in un solo modo: statalizzando ASPI.

Ovviamente ciò non avverrà.

## **26 agosto**

### **Tendenziale seminovità?**

Due ne parrebbero le ipotesi:

- la vendita tramite competizione internazionale dell'intera quota di ASPI (88%) detenuta da Atlantia (a cui ovviamente sarà libera di partecipare CDP)

- oppure, la scissione parziale-proporzionale di una quota fino all'88% di ASPI mediante creazione di un "veicolo" ad hoc già quotato o da quotare in Borsa, e in virtù di ciò creare una "public company" contendibile (da parte di tutti i soggetti che lo vogliano).

(Che cosa significa "public company". Si tratta di una società ad azionariato estremamente diffuso e che ripartisce il capitale sociale fra gran numero di azionisti nessuno dei quali è in grado di coprire una influenza o posizione dominanti, né lo è un loro gruppo i cui membri siano legati a patto di sindacato. Le funzioni di indirizzo e controllo sono perciò demandate al management.).

Torniamo ad ASPI ecc. CDP (cioè il governo; concretamente, il Ministero dello Sviluppo Economico, guidato ora da Stefano Patuanelli, M5S) da tempo caldeggia un'operazione in più passaggi che doti una ASPI separata da Atlantia delle risorse necessarie alla propria gestione e al proprio sviluppo: un'operazione, quindi, che richiede l'investimento di 14,5 miliardi. CDP, invece, rimane ferma allo schema iniziale del tormentone: che prevede dapprima un aumento di capitale (così abbattendo la quota di Atlantia nell'operazione), poi la cessione da parte di Atlantia della proprietà di ASPI. Contemporaneamente, CDP mantiene fermo l'obiettivo di un'ASPI pubblica.

In conclusione, Ministero e CDP considerano inaccettabile la proposta di public company.

### **Primi di settembre**

#### **Un passaggio forse decisivo del tormentone ASPI**

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia avvia il 3 settembre l'iter per la scissione da sé di ASPI e per la sua quotazione in Borsa. Atlantia procederà alla creazione di una newco ("nuova impresa"), una sorta di "veicolo" dell'operazione complessiva, nella quale entrerà CDP. Quest'impresa si chiamerà "Autostrade Concessioni e Costruzioni" (ACC) e le sarà consegnato l'88% di ASPI, cioè la sua quota in possesso di Atlantia.

Resta tuttavia, come alternativa, l'ipotesi di una vendita diretta (cioè di mercato) dell'intero pacchetto ASPI: dato che il prezzo dell'acquisto di ASPI da parte di CDP è valutato diversamente da parte di Atlantia da un lato e di CDP dall'altro, e questa diversità non ha soluzione.

Il negoziato continua a essere, dichiara il Ministro dell'Economia Roberto Gualtieri, "complesso e delicato".

Ve ne risparmio i complicatissimi passaggi: basta dire che queste varie ipotesi alternative non andranno nessuna a positiva conclusione.

### **15 settembre**

#### **A un passo dalla rottura verticale tra Atlantia/Benetton e CDP**

Attuale chicca è una lettera di Atlantia all'attenzione del Vicepresidente della Commissione Europea Valdis Dombrovskis, nella quale è denunciato quello che a loro giudizio sarebbe un comportamento non conforme alle regole comunitarie da parte di CDP ergo del governo italiano, sicché gli è chiesta una procedura sanzionatoria.

Quest'iniziativa è la reazione a una lettera, ai primi di settembre, della Ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli nella quale ella dichiara (onde archiviare la procedura di revoca di ASPI ai Benetton, tuttora in corso) la necessità di un affidamento di ASPI ad Atlantia, in modo che il governo abbia la certezza sia dell'ingresso di CDP nel capitale di ASPI sia quella della contestuale uscita totale di ASPI da Atlantia.

Perché, in realtà, la lettera di Atlantia a Dombrovskis? Semplicemente, per tirare sempre più la corda, dati i tempi geologici delle decisioni della Commissione Europea e data la possibilità anche di raddoppiarli tramite ricorsi ai Tribunali di Lussemburgo.

Infatti, quali sono, precisamente, le cose che più interessano ad Atlantia (quali i motivi fondamentali che hanno fatto rallentare da parte di Atlantia la soluzione della situazione)? Si tratta di due delicatissime questioni ambedue di quattrini: la prima è la manleva (in soldoni, quanto sia da addebitare ai Benetton, entro una data determinata, dei futuri costi dei danni derivanti dalla loro incuria del Morandi). La seconda: il valore (il prezzo) per CDP dell'acquisto di un'ASPI newco

ribattezzata ACC, derivante dagli incrementi di capitale entrati in essa. Ovviamente, le posizioni di Atlantia e CDP sono molto lontane, inoltre CDP ha fretta, al contrario Atlantia frena.

Per chiudere positivamente questa guerriglia e queste pretese dei Benetton ergo di Atlantia sarebbe l'esibizione da parte CDP di quella sua arma decisiva che il governo non aveva mai voluto esibire: la revoca della concessione autostradale. Ovviamente ciò non accadrà. Mostrando per l'ennesima volta la fragilità politica e l'inconcludenza del governo.

Come ho già indicato, non avverrà nessuna conclusione, si ripartirà da capo.

## **25 settembre**

### **Atlantia alza il tiro**

Essa, a differenza del governo, ci sa fare. Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, "preso atto" (ieri 24 settembre) "delle difficoltà emerse nelle interlocuzioni con Cassa Depositi e Prestiti, fermo restando l'auspicio che queste possano essere quanto prima superate", approva un itinerario "dual track" di mercato (una scissione della partecipata ASPI da Atlantia oppure una vendita in blocco dell'88% di Atlantia di proprietà Benetton), al fine di pervenire, in ogni caso, "alla dismissione della partecipazione detenuta da quest'88% in ASPI".

### **A ciò reagendo, Ministra De Micheli e CDP nonché, ora, l'intero governo sembrerebbero finalmente stufi di essere prese in giro da una banda di delinquenti**

Il governo, infatti, perentoriamente impone ad Atlantia 7 giorni perché risponda in maniera positiva o negativa precisa alle sue proposte. Due sue lettere formali ad Atlantia confermano questa posizione: la prima, firmata dal Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dai capi di gabinetto del Ministro dell'Economia e della Ministra delle Infrastrutture, la seconda, dall'Amministratore Delegato di CDP Fabrizio Palermo. Nella prima lettera è anche allegato uno schema di atto inteso a chiudere il contenzioso archiviando la revoca della concessione, alla tassativa condizione che venga rispettato da Atlantia un elenco di condizioni tra cui spicca l'ingresso dominante di CDP in ASPI. Nella seconda lettera si danno sempre 7 giorni per chiudere una possibile intesa, e si richiamano quelle condizioni che CDP considera irrinunciabili, tra cui, in primo luogo, quella riguardante la manleva su eventuali richieste avvenire di danni creati dal crollo del ponte Morandi.

Lo stato italiano, se vuol essere una cosa seria, non può continuare a essere preso per il naso da una banda la cui ignobile gestione di un ponte ha ucciso 83 persone.

Picchiare duro è l'unico linguaggio che il gangsterismo economico comprende. Sbalorditivo il fatto di un governo che ci impiega due anni a capirlo. In ogni caso, meglio tardi che mai.

Attendiamo trepidanti, ma anche più che stufi.

## **30 settembre**

### **I Benetton stanno tentando una mezza ritirata, facendo una mezza melina?**

A fronte dell'ultimatum, dichiarato il 26 scorso dal governo e da CDP, ecco il 29 già pronta una proposta da parte di Atlantia di soluzione: superamento della questione della manleva tramite uno sconto sull'acquisto di ASPI da parte di CDP (stima dell'acquisto circa 11 miliardi). Di converso, CDP dovrebbe dichiarare una sua offerta d'acquisto che tenga conto di un ragionevole "sconto manleva".

Questa "proposta di soluzione" di Atlantia risulta inaccettabile da parte del governo: ha troppo la sostanza dell'ennesima manovra di logoramento, del ritorno alla melina. Nettissima la reazione del Viceministro alle Infrastrutture Giancarlo Cancellieri (5 Stelle): "se entro venerdì 2 ottobre Atlantia non cederà ASPI le verrà revocata la concessione. I Benetton sono indagati dalla magistratura per il crollo del Ponte Morandi, hanno delle responsabilità amministrative e penali. Vorrebbero vendere non solo le quote societarie, ma anche la responsabilità penale. Invece devono semplicemente vendere le quote societarie, e la responsabilità penale se la tengano tutta, i Benetton".

Attendiamo trepidanti che il governo tenga fermamente questa posizione.

Ma ecco che, a gran velocità, Atlantia rilancia in nuova forma la melina: si dichiara “disponibile a proseguire le trattative con Cassa Depositi e Prestiti”, ma “a condizioni di mercato”; ribadisce la “decisione di cedere ASPI”, ma alla “condizione di svincolare l’atto transattivo con il Ministero dei Trasporti dalla cessione a CDP del controllo del gestore” (ciò chiuderebbe la procedura di revoca). Quindi a gran velocità nel Decreto di Governo 5 Proroghe viene precisato che sarà ANAS (la rete autostradale pubblica) a gestire la rete ASPI, fino a quando il governo non l’abbia assegnata, dopo una gara europea, a quattro lotti di operatori più, in posizione dominante, CDP. Continuiamo ad attendere trepidanti.

#### **Giovedì 1° ottobre**

##### **Dilettantismi di governo, sua cronica debolezza dinnanzi ai forti**

Di iersera il ribadimento da parte del governo dell’ultimatum ad Atlantia-Benetton: concedendole, però, dieci giorni di tempo per riflettere. Se la melina, nel frattempo, non verrà meno, vale a dire, se i Benetton continueranno a complicare l’entrata di CDP, cioè dello stato, a capo di ASPI, pretendendo la manleva sui propri disastri e la consegna dei loro costi a CDP, la revoca della concessione scatterà. Almeno così continua ad affermare il governo.

Ma è davvero omogenea, al riguardo, la sua posizione?

Non si capisce, in effetti, avendo sperimentato per due anni i Benetton, il perché di quel rinvio. O, forse, sembra che il Premier Conte intenda agire in modo soft, e così risolvere la questione della consegna di ASPI a CDP in modo consensuale. A conferma di ciò, l’arrivo da Atlantia di una “dichiarazione di fiducia” a Conte.

In ogni caso, questa “dichiarazione di fiducia” è quasi subito contraddetta da un esposto di Atlantia alla Consob (Commissione Nazionale per le Società e la Borsa) motivato dal fatto di dichiarazioni dei Ministri Patuanelli (5 Stelle) e De Micheli (PD) confermant i l’intenzione di governo della revoca della concessione, a meno di un cambiamento davvero accettabile di posizione dei Benetton. L’argomento cruciale di costoro è che le dichiarazioni dei due ministri avrebbero determinato una caduta verticale in Borsa delle azioni di Atlantia, e dunque la conseguente sospensione delle negoziazioni del suo titolo per eccesso di ribasso. In realtà, Atlantia sta prendendo tempo sotto banco sul terreno della “dual track” di mercato di cui sopra.

Prima il governo concluderà ricatti, manovre, bluff dei Benetton con la loro revoca, dunque, meglio sarà per il nostro paese: ogni giorno che passa la situazione s’intorbida.

In conclusione, il governo sta rischiando, inutilmente, brutte sorprese, tra cui un’immagine deteriorata di incertezza cronica, in Italia e all’estero.

#### **Mercoledì 14 ottobre**

##### **A un passo dalla resa dei Benetton? Forse**

Alla fine, qualcosa sembra essersi mosso di adeguato (in camera caritatis) dal lato del governo, grazie al Ministro Roberto Gualtieri: è il ribadimento molto fermo della decisione di mettere i Benetton con le spalle al muro, ovvero, la decisione, di fronte alla loro melina, di decretare per davvero l’esproprio di Autostrade per l’Italia. Perché in camera caritatis: per consentire ai Benetton sia di salvare la faccia, facendo loro il primo passo significativo, sia di recuperare il più possibile dalla soluzione economica della vicenda.

Una buona notizia: sembra che i Benetton abbiano accertato, tramite i loro legali, l’irricevibilità dei loro ricorsi alla Commissione Europea.

Atlantia, a sua volta, decide di concedere a CDP un periodo di esclusiva di qui al 18 ottobre entro il quale l’88% di ASPI in Atlantia potrà essere acquistato da CDP e da “investitori istituzionali” (grandi gruppi finanziari) scelti da CDP.

Tre questioni vanno risolte. Le prime due sono il prezzo dell’88% di ASPI che CDP e soci dovranno pagare, e la manleva. La terza, è che occorrerà attendere il 30 ottobre perché l’Assemblea di Atlantia (il complesso dei suoi soci) possa revocare la sua precedente decisione di avviare

l'operazione "dual track", ovvero, revocare la possibilità sia di una vendita in blocco di ASPI che quella della scissione di ASPI da Atlantia, ambedue sul mercato.

### **15 ottobre**

Viene determinandosi, pare, il prezzo di vendita di ASPI a CDP, al livello dei 10-12 miliardi; da questo prezzo, però, sarà da sottrarre uno sconto manleva, computato sui 3 miliardi. In conclusione, il prezzo al netto di ASPI sarebbe attorno agli 8-9 miliardi.

E' questa una cifra che CDP non intende spendere da sola, essendo le sue risorse finanziarie contestualmente esposte su una quantità di operazioni (essa è diventata, di fatto, a seguito della pandemia, la fondamentale risorsa finanziaria pubblica del nostro paese), ovvero, essendo essa significativamente indebitata sul versante bancario.

L'idea che circola, conseguentemente, sarebbe la seguente: l'acquisto dell'88% di ASPI in mano ad Atlantia andrebbe ripartito tra una newco a guida CDP più investitori italiani (totale 51% della newco) e per il restante (49%) da investitori stranieri. In questo modo CDP verrebbe a disporre del controllo di ASPI, ma spendendo qualcosa come il 23% del suo prezzo complessivo, ovvero spendendo 2 miliardi (altrettanto o poco più ci metterebbero quegli investitori).

### **18 ottobre**

#### **Gli sviluppi del passaggio di ASPI alla gestione pubblica, attraverso CDP**

In sostanza, la questione numero uno, sul versante di CDP, ammesso che tutto fili liscio sul versante dei Benetton, è diventata pagare il meno possibile nell'acquisto di ASPI.

La pericolosità maggiore è che Atlantia tenda nuovamente a far saltare il banco, intercettando interlocutori finanziari fortemente interessati ad ASPI, e che potrebbero offrire una cifra superiore agli 8-9 miliardi totali in questione. Oppure, più cautamente, Atlantia potrebbe di nuovo dichiarare insufficienti quei miliardi, prolungare ancora per un po' la trattativa con CDP, riuscire così a portare a casa qualcosa di più.

Ancora, accanto alle lungaggini contestuali della definizione e della votazione della Legge di Bilancio, che impongono a CDP un rallentamento, ci sono ora quelle degli investitori Blackstone e Macquarie, alleati ormai consolidati di CDP; dovendo essi riordinare i loro conti, data la notevole dimensione dell'operazione in corso di passaggio di ASPI da Atlantia a CDP.

Non solo: cacciati dalla porta principale i Benetton stanno rientrando da finestre, sottoscala, cantine, abbaini. Stanno recuperando soldi, dispongono (in quanto grande holding) di una flessibilità operativa estrema, hanno relazioni planetarie, dispongono di avvocati agguerriti, uffici di consulenza, ecc., sono in grado di comperarsi governi, partiti, ecc. ecc. Anche Intesa Sanpaolo, Mediobanca, fior di uffici legali, ecc. fanno da loro consulenti.

Contemporaneamente, l'architettura delle linee generali dell'intesa sembra definita: consisterà in una newco partecipata da CDP per il 40% e da Blackstone e Macquarie ognuna per il 30%. Successivamente CDP potrà aprire la newco a ulteriori soggetti, cedendo loro quote del suo 40%. Tra essi ci sarebbe Poste Vita SpA (compagnia di assicurazioni di Poste Italiane – CDP – per il 35% e Ministero dell'Economia e delle Finanze per il 29,3%), inoltre potrebbero esserci altre compagnie previdenziali.

### **22 ottobre**

#### **Ma riaccoci in piena baraonda: Atlantia rompe l'intesa che stava definendosi, il passaggio di ASPI a CDP torna in alto mare, inoltre, la nostra burocrazia ministeriale incasina tutto**

Dunque, ha dichiarato l'altro iersera il Consiglio di Amministrazione di Atlantia, l'offerta "aperta" fattole da CDP (e dai fondi Blackstone e Macquarie) di 8,5-9,5 miliardi (diciamo 9, per brevità) per l'acquisto di ASPI non è "adeguata", non considerandone, infatti, l'effettiva "valorizzazione di mercato" in corso. Sicché Atlantia offre per una settimana a CDP una proposta "vincolante" e "definitiva" consistente in un prezzo di ASPI di un paio-un paio e mezzo di miliardi in più, quindi, a lume di naso, in un prezzo di ASPI sugli 11-11,5 miliardi.

Contemporaneamente, due realtà finanziarie, l'italiana Toto Holding e la statunitense Apollo Global Management, hanno proposto, in sintonia con Atlantia, una separazione frazionata di ASPI da Atlantia. Tutti gli avvoltoi sono in volo a bassa quota.

Inoltre, a complicare ulteriormente la situazione è arrivata, dopo avere dormito lungamente il sonno del giusto, l'Authority di Regolazione dei Trasporti (ART), organismo facente capo al Ministero delle Infrastrutture quindi alla Ministra De Micheli. In assenza di un parere riguardante ASPI redatto da un Piano Economico Finanziario (il documento in cui tra l'altro è stabilito come debbano essere calcolati i costi di gestione rispetto a quelli di costruzione in sede di infrastrutture) e approvato da tutti gli enti pubblici coinvolti, tra cui la Corte dei Conti, non si può calcolare per conto dello stato il valore di ASPI. L'Authority, inoltre, ragionando sulle tariffe autostradali contesta che l'aumento annuo tariffario dell'1,75% concordato tra CDP e Atlantia non debba essere inteso come automatico, bensì come soglia di aumento massimo: dunque, tenendo conto del tasso di inflazione corrente, in luogo dell'1,75% l'incremento tariffario del 2021 dovrebbe essere l'1,08%, e via in questo modo i calcoli degli anni successivi.

Oltre a beneficiare le tasche dell'utenza automobilistica, questa riduzione in sede di andamenti tariffari comporterebbe, ovviamente, la riduzione del valore di mercato di ASPI (quale che sarà). Quanto a CDP e al governo, già si riteneva opportuna una riduzione tariffaria. Niente da dire sulle intenzioni, salvo che siamo così sprofondati nella palude demenziale della burocrazia italiana, e i Benetton brindano.

Ma non basta: ecco affiancarsi all'Authority di Regolazione dei Trasporti (ART) una lettera del Direttore Generale per la Vigilanza sulle Concessioni Autostradali, che riprende le questioni poste dall'Authority. Davvero due fulmini di guerra, per di più facenti capo ambedue al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) quindi alla Ministra Paola De Micheli: ci hanno impiegato a farsi vivi cinque mesi là dove bastava sì e no una settimana.

Che dico: ben tre i fulmini di guerra. La Ministra ha appena preso carta e penna, onde spiegare le sue posizioni (in effetti, a lungo ignote) e, sulla scia dei due funzionari di cui sopra, ha chiesto ad ASPI "chiarimenti" poiché "la richiamata documentazione e gli elementi informativi integrativi risultano condizione necessaria per il prosieguo dell'attività istruttoria". Inoltre, ella ha aggiunto che "se si completerà questa fase di negoziato tra CDP e Atlantia essa si potrà concludere solo dentro al perimetro delle proposte di accordo fatte" (a luglio scorso in sede di governo).

A questo punto tutto può accadere.

**27 ottobre**

**Consegnata ad Atlantia la proposta "vincolante" di acquisto di ASPI da parte di CDP**

CDP riesce, straordinariamente, a metterci una pezza: ribadisce i termini della precedente intesa, dichiara che compete a CDP l'indicazione del vertice di ASPI, la scelta della Presidenza di ASPI, il ruolo di Amministratore Delegato in solido ai due fondi istituzionali azionisti Blackstone e Macquarie., dichiara che nel Consiglio di Amministrazione CDP avrà la maggioranza numerica. Conferma che la futura ASPI sarà una newco ribattezzata ACC che rileverà il pacchetto dell'88% di ASPI di proprietà Atlantia. Conferma che CDP disporrà del 40% della proprietà della newco mentre le finanziarie Blackstone e Macquarie disporranno ognuna del 30%. In un secondo tempo sarà possibile la vendita di quote di questo pacchetto sino a circa il suo 10%, onde gratificare altri investitori, italiani, interessati alla partita.

Resta da definire un "aggiustamento" del prezzo di acquisto di ASPI, già indicato da CDP 8,5-9,5 miliardi, e in precedenza considerato "inadeguato" da Atlantia.

Indiscrezioni dichiarano che già, in realtà, le due parti avrebbero concordato il prezzo: Atlantia infatti ha fretta, poiché il suo valore di mercato sta continuando a crollare in Borsa, colpita dalla sua rottura dell'intesa e, soprattutto, dal pasticcio combinato dalla nostra burocrazia e dal nostro Ministero delle Infrastrutture.

Domani dovrà pronunciarsi il Consiglio di Amministrazione di Atlantia. Poi sarà portata a pronunciarsi l'assemblea dei suoi soci.

## **Parentesi**

### **Ci tiriamo tuttora dietro il disastro avviato negli anni 50-60 in Italia dalla scelta di governo privilegiante il trasporto su strada anziché su ferro**

Rammento nuovamente come, in quegli anni, il superamento dei danni determinati dalla guerra e la ripresa produttiva premiarono nei trasporti in quasi tutta la parte occidentale dell'Europa la generalizzazione di grandi reti ferroviarie, e come in Italia, al contrario, questo superamento premiò le autostrade. Fu questo l'effetto di uno scambio di favori politici tra governi centristi a guida democristiana e FIAT, cresciuta quest'ultima a gran velocità nel primo dopoguerra grazie al legame organico con il fascismo e, nel secondo dopoguerra, strumento di feroce repressione sui luoghi di lavoro a danno di una classe operaia che, protagonista primaria della lotta partigiana, rivendicava ruolo nella società.

Già, anzi, la FIAT era stata gratificata dal fascismo: l'A7 tra Serravalle e Busalla altro non è che la Camionale dei Giovi degli anni 30 (fu la prima autostrada italiana caratterizzata da pendenze e raggi di curvatura pericolosi e, dunque, da limiti di velocità assai bassi rispetto agli standard futuri di Germania e Francia). Questa Camionale richiederà tanti interventi e rattoppi che ASPI valuterà se tentare di incaricarsi di rifarla ex novo. Essendo caduta, invece, nelle mani del gruppo autostradale Gavio, legato alla destra craxiana-berlusconiana, sarà trattata peggio del trattamento di ASPI dei Benetton.

Ecco perché la nostra rete autostradale è obsoleta, pericolosa, enormemente usata dal trasporto merci, che significa erosione rapida continua del manto stradale. Essa sostiene un traffico merci e persone calcolato in un periodo in cui era ridottissimo il trasporto automobilistico delle persone. La sua manutenzione era scadente già quando era pubblica; poi, in era neoliberalista affidata largamente a privati, sarà munta il più possibile.

### **La cifra e la qualità enormi di un disastro di lunghissima lena. Che fare**

Ora, venuta a evidenza pubblica la necessità di mettere a posto 6.000 chilometri di autostrade, onde prevenire nuovi disastri, occorre sapere che all'uopo servirebbero 40 miliardi. E' quindi questa stessa cifra a imporre di non riprodurre gli assetti storici del nostro sistema di trasporti aggiungendoci un po' di tecnologia. Orientarsi semplicemente alla riproduzione a livello tecnologico superiore della rete autostradale esistente, con tanto di inevitabili prosecuzioni di intasamenti e di gravi pericolosità per via dei TIR, oppure impostare un sistema unificato autostrade-ferrovie che affidi alle autostrade il traffico leggero e alle ferrovie la gran parte del traffico merci, unite a siti vicini di raccordo alle aree industriali, ecc.: la risposta è facile, occorre un sistema unificato autostrade-ferrovie. Occorre, perciò, ridare capacità operativa seria ad ANAS, congiungerla strettamente e Ferrovie dello Stato. D'altronde questo già avevano fatto un secolo fa e sviluppato nel secondo dopoguerra Francia, Germania, paesi nordici occidentali, mentre l'Italia aveva privilegiato, su ordine FIAT, il traffico autostradale anche per i TIR.

Aggiungo che, probabilmente, rifare buona parte delle autostrade attuali, obsolete, logore, a numero inadeguato di corsie richiede meno costi che rifarle in toto. La loro rete ha mediamente 40 anni, molta parte ne ha 70 od 80: quel calcestruzzo che si riteneva un tempo eterno ha potuto mostrare, come accade a ogni cosa, di invecchiare. La rete autostradale dispone di 700 gallerie e di 1.600 viadotti, spesso malmessi, e che rapparezzare costa, nel tempo, più che rifare. Una quantità di piccole e medie realtà urbane soffre di attraversamenti pericolosi, rumorosi, inquinanti giorno e notte di mezzi di trasporto merci in genere TIR.

La magistratura si è messa al lavoro dalla tragedia del Morandi in avanti con mano pesante, quella di Avellino è intervenuta a sequestrare viadotti e gallerie in Campania, Lazio, Marche, Abruzzo, quella di Genova ha minacciato sequestri, inducendo i gestori autostradali a effettuare riparazioni. Anche questi sono costi, oltre che vittime.

Il MIT (Ministero delle Infrastrutture) ha iniziato a ragionare sulle priorità, aiutato da università che, dotate di tecnologie prima mai usate, potrebbero definire pool di indici ponderati di priorità, e così dare una mano utile a risistemare, migliorare, ma anche abbandonare tratti, viadotti, gallerie.

La pubblica ANAS ha messo una settimana fa a gara per 480 milioni di euro con questi obiettivi. A sua volta, le Ferrovie dello Stato sono in grado di rispondere ai raccordi necessari alla circolazione commerciale.

## **Torniamo al momento attuale**

**Mercoledì 11 novembre**

### **Crolla il bluff dei Benetton**

Potrei scrivere “edizione straordinaria”: entro mezzogiorno e soprattutto entro domani sarete edotti del crollo in Borsa di Atlantia, la cassaforte dei Benetton. Il motivo: gli arresti a Genova in relazione al crollo del Ponte Morandi, un viadotto crollato, 43 morti, danni enormi alla popolazione della zona del crollo.

Ha dichiarato il Sottosegretario a Infrastrutture e Trasporti Roberto Traversi, 5 Stelle, che debba “registrare come il lavoro della Magistratura vada nella direzione delle denunce che per anni abbiamo sostenuto dopo la tragedia”. Le ipotesi di reato “al vaglio della Procura rappresentano solo l’ultima conferma”, Atlantia “in questi anni ha lucrato miliardi chiudendo un occhio, quando non entrambi, sulla tutela della sicurezza degli automobilisti liguri. Per questo, è necessario che la vicenda ASPI e la trattativa con CDP si risolvano quanto prima con l’uscita del gruppo Atlantia, per dare una nuova governance e un nuovo indirizzo a un’azienda” che garantisca utenti e “interessi pubblici. E’ intollerabile che le trattative per la cessione di ASPI siano bloccate da mesi quando già a luglio l’indicazione del governo era chiarissima. Ora si proceda nell’ottica” dell’accordo “siglato” allora dal premier “Conte, o si torni a parlare di revoca della concessione. Abbiamo atteso troppo”.

Prendo sul serio il sottosegretario: non ho però l’impressione che buona parte di ministri e sottosegretari si sia sprecata nel senso da egli indicato. Se “l’indicazione di governo era chiarissima”, se Conte aveva siglato un accordo, com’è che ci si trova bloccati da luglio?

In realtà, sino a ieri mattina si era rimasti a subire la pretesa di Atlantia di ottenere dalla vendita di ASPI più di quanto offerto da CDP, cioè una cifra attorno ai 9 miliardi, altrimenti a fine novembre tutto quanto della complessa trattativa di questa vendita avrebbe potuto saltare per aria e quindi dovuto ripartire da capo, e così sottoposti, come CDP, quindi, come Repubblica Italiana, al ricatto della vendita di ASPI sul mercato finanziario.

### **Il bluff dei Benetton è allo scoperto, cominciano gli arresti legati al disastro del Morandi**

I primi cedimenti si verificarono tra il 6 novembre 2016 e il 17 gennaio 2017, sull’A12 (Autostrada Tirrenica) tratto Genova-Sestri Levante alle barriere del viadotto Rio Rezza, sulla carreggiata ovest, e del viadotto Rio Castagna, sulla carreggiata est. In seguito, ulteriori cedimenti avverranno su un tratto autostradale dell’A14 (Autostrada Adriatica). Come riferirà ai magistrati l’intercettato Ferretti Torricelli (responsabile opere d’arte di SPEA, legata ad Atlantia), la barriera non era verificata per resistere alle azioni del vento, e la resina, oltre a essere sprovvista della marchiatura CE (Commissione Europea), era dieci volte meno efficace delle resine normalmente utilizzate cioè era “una resina di merda”. Egli si era rivolto a Mitelli (top manager che prendeva ordini dai Benetton) e a Berti (direttore centrale operativo di ASPI) affermando, in due distinte occasioni, che la barriera era “incollata col Vinavil”, che la resina per gli ancoraggi era difettosa e totalmente inefficace, che le barriere non rispondevano “ai requisiti di norma”. Mitelli lo aveva zittito: “hai parlato troppo”, e aveva impostato una strategia per mettere una pezza a infrastrutture in tali condizioni garantendo al



tempo stesso il massimo risparmio ad ASPI, che altrimenti avrebbe dovuto spendere 140 milioni. Intanto, la “strategia” escludeva che si dovesse agire sull’intera lunghezza della rete autostradale, ciò che significava sistemarne almeno 400 chilometri (risposta di Mitelli a Ferretti: “ma sei scemo?”). Ferretti insiste: “ti rendi conto che avete rifatto l’omologazione: c’è la resina non marcata CE! Ti rendi conto che non tiene il vento quella cazzo di barriera?” (risposta di Mitelli: più fai così, e più è peggio... Se io devo fa’ 400 chilometri non è la soluzione... so’ circa un centinaio di milioni di euro”. In una successiva conversazione egli conferma che le barriere si sono “imbarcate” e spiega di aver trovato un’altra soluzione (“ho ragionato in una logica aziendale”). Entra anche Berti, e insieme parlano di una soluzione che consiste nell’abbassare le ribaltine, cioè la parte superiore delle barriere, in modo che ne risulti inferiore la superficie e quindi minore l’effetto del vento”. Ma “quante sono le ribaltine scese?”, chiede Mitelli. E quanti i comuni che hanno rotto il cazzo? Solo Rapallo ha rotto il cazzo”. Poi, ridendo: “gliele abbiamo ritirate su e ci siamo inventati il criterio della manutenzione”. “Sapevamo, hanno occultato”, dice in un’intercettazione Berti. Le “inadeguate” barriere fonoassorbenti montate in Liguria e su tratti dell’Autostrada A14 potevano crollare con una raffica di vento e finire sui veicoli in corsa. Inoltre, egli afferma come i “cavi del Morandi”, un mese prima del crollo, fossero “corrosi”; ancora, che la pessima condizione delle barriere fonoassorbenti fosse stata “occultata fraudolentemente allo stato e agli organi ispettivi”. Una chat intercettata a Berti lo sente dichiarare che i cavi sono corrosi, perciò che l’idea di Mitelli di iniettare aria deumidificata nei cavi onde levare loro umidità non ha senso. Poi Berti tenterà di distruggere la chat, per fare sparire le responsabilità di entrambi.

Di tutta questa situazione, l’Amministratore Delegato di ASPI, poi di ASPI e Atlantia, Giovanni Castellucci risulta ben al corrente senz’altro fin dall’aprile 2017, probabilmente fin dal dicembre 2016.

Né mancherà il tentativo di Mitelli di fare sparire documenti, nel contesto dell’inchiesta, attraverso il coinvolgimento di ufficiali dei carabinieri. Inoltre risulta che il verbale della Polizia Stradale sul cedimento delle barriere del viadotto Rio Rezza e del viadotto Rio Castagna è stato “raddrizzato” (putroppo, constata il magistrato, questo verbale non è stato trovato).

Infine, e cosa certo non da poco, emergono elementi sui rapporti diretti in tutta questa materia tra Castellucci e i Benetton. Agli atti del magistrato c’è un colloquio tra Gianni Mion (Amministratore Delegato di Edizione srl la fondamentale realtà di comando dei Benetton), successore di Castellucci, che così descrive il comportamento dei Benetton: il loro management si è “impossessato della loro testa”. Già nel 2007, al tempo della rinegoziazione della concessione con lo stato, Castellucci diceva “facciamo noi”, e Gilberto Benetton (la vera anima finanziaria della famiglia) era agitato perché “lui guadagnava e il fratello di più”.

Commento del gip (giudice indagini preliminari) di Genova: “un quadro desolante, spregiudicata linea imprenditoriale improntata alla sistematica riduzione delle manutenzioni della rete autostradale”.

Sono stati portati ieri (10 novembre) agli arresti domiciliari sia Castellucci (uscito dai ruoli a settembre 2019), sia altri due ex top manager, Michele Donferri Mitelli e Paolo Berti. Interdetti dall’attività altri tre manager ancora operativi. Altre due figure sono indagate. E’ questo per ora il risultato di un filone dell’inchiesta (si badi: di un filone, non di tutta la vicenda) aperta dalla tragedia del 14 agosto 2018 del Ponte Morandi. I reati per ora ascritti sono attentato alla sicurezza dei trasporti e inadempimento contrattuale in pubbliche forniture, aggravati dalla frode allo stato.

Castellucci avrà assai da fare per uscire dai guai: giova ricordare che il disastro del Viadotto Acqualonga (luglio del 2013) avvenne nel contesto del suo ruolo di Amministratore Delegato ASPI. Se la cavò, ma il Pubblico Ministero aveva chiesto per lui, e per altri funzionari, 10 anni.

Scatta, ovviamente, l’autodifesa, nella forma di un rifacimento del top management. L’attuale Amministratore Delegato di ASPI Roberto Tomasi ha dichiarato, in un colloquio, che prima del

crollo del Ponte Morandi “venivano fatti 260-270 milioni di manutenzioni all’anno... Non esistevano degli standard, era come fare il salto dell’asta ma senza asticella... Ora tutto è diverso. Nel 2019 il dato è cresciuto di oltre il 60%, superando così i 400 milioni, il 2020 chiuderà con 655 milioni di interventi, il 2021 con 600. Le precedenti cifre erano frutto di una “visione completamente differente”: prima “assolutamente” essa non era “lungimirante, poi però si è preso coscienza della necessità di definire degli standard. E’ questa la condizione fondamentale per fare un piano di manutenzione che possa essere condiviso” e che, di conseguenza, possa essere “monitorato nella sua esecuzione”.

Ma via: premesso che è bene che ci siano piani di manutenzione (validi), non è che essi necessitino per capire se un ponte è completamente arrugginito, perde pezzi, sia diventato un terribile pericolo per i suoi utenti e per la gente contigua, o per capire come mai il disastro del Ponte Morandi sia avvenuto.

### **12 novembre**

#### **Saprà il governo chiudere decentemente la partita dell’acquisizione allo stato di ASPI? La pianterà il PD di cincischiare?**

Va da sé che interdizioni e arresti domiciliari operati dai magistrati genovesi indaganti la tragedia del Ponte Morandi sono stati oggettivamente in grado di complicare il negoziato in corso tra Atlantia e CDP. Era prevista come altamente probabile l’intesa tra le due parti, due dati importanti erano controversi (prezzo di ASPI, manleva), ne abbiamo appena considerato: ma ora CDP dispone della possibilità di forzare nel senso sia di una più ridotta manleva sia di un più ridotto prezzo di ASPI (tanto più, ancora, che Atlantia continua in Borsa a cadere).

Già la tesi di governo che l’operazione acquisto di ASPI e l’inchiesta della magistratura fossero due cose totalmente separate era fasulla: potrà ora continuare a girare in una parte del governo?

### **Sabato 14 novembre**

#### **Il bluff dei Benetton prosegue, e forse trova ricettivo il governo**

A seguito degli arresti dell’ex Amministratore Delegato di ASPI Castellucci, sia ASPI che Atlantia chiedono alla Procura di Genova gli atti delle indagini sulla tragedia del Ponte Morandi e sulle sue cause, e qualora valutassero che tali atti configurino “comportamenti non conformi”, essi dichiarano, procederanno ad “azioni legali contro dipendenti ed ex dipendenti” del gruppo e, ipoteticamente, anche contro figure Benetton.

Il tentativo è di scaricare alla svelta i protagonisti diretti, operativi, del saccheggio di ASPI e della tragedia del Morandi, e così evitare, primo, che i Benetton davvero rischino, secondo, che l’operazione finanziaria avviata tra Atlantia e Cassa Depositi e Prestiti vada a buon fine ovvero porti all’acquisto ben pagato di ASPI da parte di CDP e alleati (al momento, le finanziarie Blackstone e Macquarie) nonché a una buona manleva. Il rischio, altrimenti, è che i Benetton vedano coincidere danni legali e danni economici.

Non è detto che l’operazione non possa funzionare. Il meccanismo proprietario dei Benetton e le relative omertà rendono complicata e difficile l’indagine di magistrati e polizie relativamente alle loro reali responsabilità.

Inoltre, nuovi quadri apicali di ASPI (in sostituzione di quelli dell’epoca Castellucci) sono al lavoro, con due obiettivi: la prima, risistemare la struttura complessiva autostradale di ASPI; la seconda, evitare la revoca della concessione autostradale.

E’ possibile che Atlantia ce la faccia? Purtroppo è possibile. Intanto, Atlantia potrebbe accettare un ribasso del prezzo di ASPI: e ciò potrebbe essere considerato una vittoria, quanto meno da una parte del governo, tale da consentire di portare avanti la trattativa CDP-Atlantia. Contemporaneamente potrebbe esserci una qualche riduzione delle pretese Atlantia in tema di manleva.

Davvero improvvido, a questo riguardo, in sede di correttezza politica e istituzionale l’incontro del Ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli (5 Stelle) con Castellucci ai domiciliari.

Ministri o parlamentari possono certamente incontrare detenuti ai domiciliari, o in carcere che sia, solo per accertarsi della loro condizione materiale e di eventuali richieste al riguardo. Non è stata legittima, perciò, una discussione politica, in quell'incontro, dato che investiva un'indagine della magistratura relativa alle barriere anti-rumore pericolanti nella rete ligure di ASPI.

Il motivo di questo fatto non risulta chiaro.

### **Le ipotesi della Guardia di Finanza genovese**

Primo, essa non guarda solo ai “pannelli inadeguati” ma anche, e soprattutto, al reato contro la sicurezza dei trasporti nonché contro quello dell'inadempimento contrattuale in pubbliche forniture. Secondo, essa guarda ai retroscena, già in parte documentati, relativi al ruolo di Castellucci anche dopo la sua sostituzione con altra figura, quella di Gianni Mion (in veste di Amministratore Delegato di Edizione Holding: la società che controlla Atlantia che a sua volta controlla ASPI e SPEA Engineering). Una conversazione intercettata tra Gianni Mion e Carlo Bertazzo, attuale Amministratore Delegato di Atlantia, indica che “Castellucci sta continuando a governare il processo aziendale”, arrivando anche a “sembrare il concetto secondo il quale Gilberto Benetton e il Consiglio di Amministrazione di Atlantia fossero a conoscenza delle omesse manutenzioni in rete”.

**24 novembre**

### **Forse sbloccato il tormentone Autostrade per l'Italia?**

Forse. L'intesa sul prezzo dell'acquisto di ASPI da parte di CDP ovvero da parte dello stato parrebbe raggiunta. Non è stato il prezzo l'unica questione del tormentone, ma decisamente quella più impegnativa. Il relativo documento d'intesa sarebbe pronto a passare nelle mani del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economia (CIPE) così come in quelle di tutto il complesso delle strutture tecniche competenti. Il Consiglio di Amministrazione di ASPI, a sua volta, ha scritto al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) una lettera di accettazione della proposta finanziaria di governo.

I Benetton hanno dovuto abbozzare, e dovrebbero essere interessati a sbrigarsi, dato che le indagini e gli arresti della magistratura, pur solo all'inizio, già comportano significativamente deprezzamenti di Borsa che colpiscono anche il valore di ASPI.

Sparisce, di converso, ogni intenzione di revoca della concessione.

Martedì prossimo ASPI riunirà il suo Consiglio di Amministrazione, ed esso potrebbe formalizzare il contenuto della sua lettera al MEF.

Contemporaneamente va avanti la trattativa tra CDP e i fondi Blackstone e Macquarie, che, come già sappiamo, sono i co-partners finanziari di CDP.

Il 2 dicembre Atlantia, cioè l'agente formale del gruppo Benetton incaricato della trattativa con CDP, dovrebbe riunire il suo Consiglio di Amministrazione. Lì vedremo se davvero si concluderà.

### **Tutto, invece, da capo, con grande vantaggio per i Benetton**

#### **Cambia verso destra il quadro politico: euforia finanziaria, ne profitano i Benetton**

Inutile riferire ampiamente su quel che sappiamo tutti. Bastino tre date: il 7 dicembre 2020 Italia Viva ritira le sue due ministre dal Governo Conte 2; il 26 gennaio 2021 il Premier Conte rimette il mandato di governo nelle mani del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella; il 13 febbraio entra in campo il governo capeggiato da Mario Draghi.

E, un po' per caso, un po' no, cambia tutto sul versante della lunga vicenda ASPI.

Certamente, il Governo Conte 2 non è caduto per via di questa vicenda, caratterizzata dall'incapacità di recuperare al pubblico ASPI. Certamente (per quel che da subito si può intuire), i ministri economici del Governo Draghi non appaiono orientati alla consegna maggioritaria al pubblico della gestione delle strategiche realtà economiche del paese (come fu in Italia, come in parte congrua è in Francia e in Germania), bensì (vedi modello USA) appaiono orientati alla regolazione giuridica di un mercato partecipato dall'impresa privata e all'uso dell'impresa pubblica come elemento di controllo. Già il Governo Monti aveva tarpato le ali a cassa Depositi e Prestiti:

ora qualcosa di analogo, al momento cauto, date oggettive difficoltà, tende a investire CDP, e le imprese pubbliche a essa collegate.

Già, per esempio, appare che la banda larga, che andrà completata si spera rapidamente in un'Italia in grave ritardo, potrebbe essere spartita tra un'imprenditoria privata a guida Telecom Italia (TIM) e la pubblica Open Fiber, gruppo Cassa Depositi e Prestiti. Non è questione da poco: se la banda larga diverrà un mercato, vaste zone del paese, soprattutto nel Mezzogiorno, continueranno a non fruirlo, perché caratterizzate da "fallimento di mercato", non profittevoli, in perdita sistematica.

Ma torniamo alla vicenda ASPI.

### **Arriva, verso fine febbraio 2021, un'offerta di acquisto ASPI da parte di CDP-fondi istituzionali (l'australiana Macquarie, la statunitense Blackstone)**

La proposta di CDP comporta tuttora il passaggio a essa dell'88% di ASPI nelle mani di Atlantia. Invece, la proposta parte da un prezzo che, inclusa la manleva, porta a un valore di ASPI di poco più di 9 miliardi, ossia a qualcosa in più della forchetta 8,5-9,5 miliardi convenuta in precedenza. La cordata CDP più Macquarie e Blackstone dovrebbe portare CDP a disporre del 51% di ASPI e Macquarie e Blackstone a spartirsi il 49%. Si tratta ora di attendere l'approvazione del Consiglio di Amministrazione di Atlantia. La somma dell'acquisto verrebbe corrisposta da subito per intero. Si sta valutando in quale misura ricorrere a fonti di finanziamento e in quale invece a capitali propri.

Tutto sembra possa funzionare. Ma non è così. Concretamente, se ad Atlantia (e ai Benetton) la proposta CDP convenisse, tutto filerebbe velocemente a conclusione; se essa non convenisse, i Benetton troverebbero il modo di tirare per le lunghe e, se del caso, far saltare il banco: tanto più in quanto il procedimento giudiziario a loro carico va per le lunghissime, essi hanno cambiato le figure apicali con altre non incriminate, e che mai lo saranno, ecc. Cosa dunque avviene: alcuni soci minori in Atlantia, soprattutto il fondo finanziario TCI (The Children's Investment Fund) si mette di traverso, a suo avviso il valore di ASPI è tra gli 11 e i 12 miliardi, poi la Banca di investimenti Intermonte SICAV decide che la cifra giusta va dai 10,9 agli 11,9 miliardi. Anziché voler chiudere positivamente la questione, la maggioranza Benetton in Atlantia ora fa melina, "suggerisce" un supplemento di riflessione, affidando a un adviser di compiere "un'analisi approfondita". Vada come vada, Atlantia poi dovrà convocare Consiglio di Amministrazione e Assemblea dei Soci. In Borsa le quotazioni Atlantia, da lungo in picchiata, risalgono con forza.

Nota giornalistica: il Corriere della Sera scrive che "indubbiamente" il Premier Draghi manifesta, nelle riunioni ministeriali, un'impostazione "meno barricadiera" in tema di caducazione di autostrade.

### **Il giorno dopo (25 febbraio)**

Arriva in tarda serata (segnalando timor panico) un'offerta ad Atlantia un po' ritoccata da parte CDP e fondi alleati. Al Consiglio di Amministrazione di Atlantia di valutarla domani. Cosa più che probabile, Atlantia potrebbe chiedere a advisor, JP Morgan; Citi e Mediobanca, di compiere, con il governo, "una nuova valutazione di ASPI sulla base delle più recenti revisioni al suo piano economico-finanziario". Le cifre della discussione, ritiene ovviamente Atlantia, dovrebbero spostarsi verso l'alto.

Ancora, ogni decisione andrebbe a concludersi in avanti cioè verso fine marzo, necessitando Atlantia del parere della sua Assemblea dei Soci.

### **Il giorno successivo**

Il Consiglio di Amministrazione di Atlantia respinge l'offerta di CDP e fondi alleati, ritenendola troppo bassa. Infatti, evento di assoluta importanza, ha deciso di entrare in campo, portatrice di doni, la holding spagnola Abertis SA (grande gruppo di portata multinazionale che si occupa di infrastrutture di trasporto, energie rinnovabili e telecomunicazioni, e, in questa sede, a lungo ammanicata con Berlusconi). Ieri il Presidente di ACS (Actividades de Construcción y Servicios SA) Florentino Perez, figura apicale della newco che controlla Albertis, ha affermato di essere

pronto a investire 5,2 miliardi nel business autostradale europeo e di guardare con molto interesse alla possibilità di usarne un po' in ASPI.

A gran velocità Atlantia mette lì una serie di riunioni, sia per prendere tempo che per valutare, rielaborando riunioni già programmate e aggiungendovene altre, fino, per ora, al 31 marzo.

Parimenti, Atlantia riapre la trattativa con CDP e soci, però ribadendo, va da sé, che la loro offerta è “inferiore alle attese”. Viene meno definitivamente, così la proposta che era stata avviata da CDP.

Grande attivazione di CDP, guidata dall'Amministratore Delegato Fabrizio Palermo, e dal pari grado ASPI Roberto Tomasi.

Non mi soffermo dettagliatamente sulla quantità di opere autostradali e di loro innovazioni tecnologiche messe sulla carta da CDP, indico solo la cifra del suo Piano Economico e Finanziario riguardanti un'ASPI acquisita: è più di 8 miliardi di euro.

Ma è troppo tardi.

### **11 marzo**

Nei ragionamenti del Consiglio di Amministrazione di Atlantia entra adesso anche una serie di impegni, orientati a togliere di torno gli effetti della drammaticità sociale e del crollo della base materiale dell'economia, data la pandemia: si tratta di una veloce messa in campo di un nuovo piano strategico che, primo, tenga conto degli interessamenti del capitale finanziario multinazionale riguardanti ASPI, ovvero, tenga conto a suo riguardo delle nuove valutazioni positive di banche di affari e grandi fondi di investimento, secondo, definisca un proprio modello di sviluppo suscettibile di essere battezzato “mobilità sostenibile”, e così accreditarsi al Recovery Fund, al nuovo governo in carica, e ne venga fuori un bel po' di quattrini.

Ciò molto si deve alle analisi di grandi forze finanziarie come la colossale Banca d'affari statunitense Goldman Sachs, la multinazionale finanziaria statunitense JPMorgan, la banca e società di servizi finanziari Bank of America Corporation, infine, unica non statunitense, la nostra Mediobanca SpA, ex tutrice degli equilibri del grande capitale italiano, ora a fianco di tutti gli assaltatori industriali alla diligenza, dagli storici Agnelli ai Benetton a Del Vecchio, passato quest'ultimo da Luxottica (occhiali) a un impero industriale-finanziario. I Cuccia, i Mattioli sono scomparsi da tempo. Va da sé che quelle “analisi” di quelle grandi forze finanziarie non riflettono una situazione oggettiva di ASPI o di Atlantia, bensì operino a un clima più favorevole ai comuni affari. Insomma, a salvare i Benetton sono sbarcati gli Stati Uniti.

Il titolo di Borsa ASPI ovviamente sale. Soprattutto, salgono e si moltiplicano le possibilità di business delle altre attività industriali e finanziarie dei Benetton. I quali, intelligentemente, continuano a trattare con CDP, onde tentare di condizionare il quadro politico e anche giudiziario italiano, e pongono gentilmente quello che non sembra un ultimatum ma che invece lo è, a scadenza fine marzo. La scadenza per concludere è il 16 marzo.

CDP e fondi di investimento alleati Blackstone e Macquarie il giorno dopo inviano una lettera ad Atlantia che chiede di spostare la data al 31 marzo, devono ragionare; gentilmente Atlantia acconsente. Nel frattempo, essa convocherà il proprio Consiglio di Amministrazione, onde allineare tutti i suoi soci: cosa che non sembra difficile, ce n'è per tutti.

### **Al contrario, qualcosa si rompe nello schieramento Benetton**

**13 marzo.** Sabrina Benetton, figlia del Gilberto artefice di Atlantia, si è dimessa da quel Consiglio di Amministrazione. Sembra si tratti del disagio montante, figlia del responsabile principale della tragedia del Morandi, rispetto al dover collaborare con la famiglia, in particolare, al momento, alla complessa trattativa della cessione di ASPI: in una sua lettera dei giorni precedenti ad Atlantia aveva chiesto di “negoziare al meglio con CDP, portare a casa il massimo possibile, e poi chiudere” cedendo finalmente ASPI. Parimenti a ciò si unirebbe il disagio di doversi occupare di un fronte giudiziario sempre più caldo, pericoloso e squalificante. Giova rammentare che più o meno un anno e mezzo fa Sabrina Benetton aveva rinunciato a partecipare al Consiglio di Amministrazione di

Edizione s.r.l., cioè alla tolda sostanziale di comando dei Benetton, dove, dunque, in ultima analisi verrà portata a compimento, in un modo o nell'altro, la questione ASPI.

Vedremo se questo disagio porterà a fatti significativi oppure no. Lo ritengo assai improbabile.

**16 marzo.** Atlantia comunica di aver preso atto della disponibilità di CDP e soci finanziari Blackstone e Macquarie di estendere fino al 27 marzo il periodo di validità dell'offerta vincolante orientata a rilevare il controllo di ASPI. Fin qui la situazione sembra tranquilla, in realtà, tende a una frattura ben più grave: entrano in conflitto i Benetton (Edizione srl) da una parte e la finanziaria Atlantia dall'altra.

### **25 marzo: poi, in effetti, la frattura avviene**

Edizione srl ha "strappato": i Benetton si presenteranno il 29 marzo all'assemblea dei soci di Atlantia votando contro la sua proposta ovvero sollecitando la chiusura della trattativa per la cessione di ASPI a CDP e soci – rinunciando, dunque, a guadagni superiori, data la crescita di valore in Borsa di ASPI come di Atlantia.

Infatti, a differenza di Atlantia, i Benetton sono dentro al terremoto della ripresa finanziaria mondiale in corso, data la larga quantità di attività produttive e di cooperazioni finanziarie, come abbiamo visto, con realtà statunitensi, francesi, spagnole, ecc. Togliersi dai piedi ASPI significherebbe recuperare immagine, credibilità, quindi incrementare affari, ecc.

**26 marzo.** Onde chiudere positivamente, a sua volta, il tormentone CDP alza l'offerta di acquisto di ASPI aggiungendo ulteriori 1,4 miliardi. Rinvia, però, la decisione formale: vanno affinati dettagli di vario genere, soprattutto Atlantia non è in grado di imporsi, benché gli oppositori Benetton siano in minoranza, dato che il suo statuto prevede una maggioranza dei due terzi dei presenti, e i Benetton dispongono in essa del 48% delle azioni, ma anche perché nessuno vuole assumersi la responsabilità di una rottura verticale, che sarebbe distruttiva per tutti e su tutta la linea.

### **31 marzo**

La situazione sembra definitivamente sbloccata, dettagli a parte: in serata CDP e i soci Macquarie e Blackstone accettano l'offerta dell'88% di ASPI presente in Atlantia. L'offerta sembra loro significativamente migliorativa rispetto a quelle precedenti: il prezzo di ASPI è 9,1 miliardi, inferiore a quello che Atlantia pretendeva, ma gli si aggiungerebbero rimborsi Covid (nominati "sostegni" dal nuovo governo) a copertura del quasi azzeramento del traffico automobilistico, ricalcolazioni tecniche al ribasso (da 700-800 milioni diventati 500 o poco più) riguardanti indennizzi a copertura di cause aperte riguardanti la catastrofe del Ponte Morandi.

**Soprattutto, intervengono nuovi attori fondamentali: in specie lo spagnolo Florentino Perez dichiara l'intenzione della sua ACS (Actividades de Construcción y Servicios, ricordo) di entrare in campo**

Già questi aveva mostrato interesse per ciò che succedeva ad ASPI. Questa la sua dichiarazione in conferenza stampa: "Stiamo analizzando ASPI, e qualsiasi nostro movimento sarebbe in accordo con il governo italiano. Ci siederemo al tavolo con i nostri partner italiani in Abertis" (già ASPI vi era presente) "per studiare la possibilità di formare un grande gruppo autostrade europeo". Denari da Perez che saranno a breve incassati verranno dirottati "per crescere nelle concessioni autostradali e nelle rinnovabili. La plusvalenza" (il guadagno) "non andrà in dividendi" (in denari agli azionisti) "ma in investimenti che renderanno loro più valore".

Ovviamente il fronte CDP più Blackstone e Macquarie reagisce, cioè si appresta a nuovamente trattare l'acquisto di ASPI da Atlantia mettendoci qualcosa di più.

Sembra molto probabile che a sua volta Perez precisi a breve termine di tempo che cosa intenda fare. Pare non voler entrare in competizione con CDP, anzi, anche a CDP pare rivolta la sua offerta. In ogni caso, il quadro ora è largamente alterato dal fatto che l'offerta di acquisto di ASPI si trova a fronteggiare un'Atlantia molto più forte, sola o accompagnata che sia a un altro soggetto. Ora anziché spingere ad Atlantia conviene ragionare, prendere tempo, sondare il campo. Addirittura si

trova in grado, coalizzandosi con ACS, di puntare a prendersi ASPI a prezzo spartito con ACS, quindi, da un lato, imponendo a CDP un prezzo più alto, dall'altro, spendendoci meno. Non solo: i Benetton avevano lavorato alla chiusura veloce e a prezzo contenuto della vendita di ASPI a CDP: ora potrebbero rovesciare questa posizione. Non solo: dalla nuova situazione potrebbe uscire una fusione tra ASPI e Abertis (la finanziaria di ACS), indebolendo ancor più CDP.

Al momento, tuttavia, sul tavolo c'è solo l'offerta formale di Atlantia a CDP.

### **6 aprile**

Svolta (era scontata, a questo punto) nella famiglia Benetton: rappacificazione operata dalla generazione dei ventenni, orientata a un post-autostrade: coerentemente con la dimensione ormai primariamente finanziaria di Edizione srl, nonché desiderosa di smarcarsi dall'immagine orribile determinata dalla storia di famiglia, dai modi opachi dell'acquisizione di ASPI ai massacri del Viadotto Acqualonga e del Ponte Morandi.

D'altra parte, anche l'indagine giudiziaria sul Morandi prosegue, ragionevolmente ci saranno condanne.

Al tempo stesso è in corso una quasi amnistia, l'impero Benetton rimane. I suoi giovani sono in una botte di ferro. Quando si è al vertice della scala sociale e pieni di quattrini tutto davvero è possibile. Questo è il capitalismo, bellezza.

### **7 aprile: torniamo all'entrata in campo di ACS**

Eccone la proposta: ACS (Abertis, Perez) offre 10 miliardi per un suo acquisto di ASPI: 1 miliardo più di CDP e soci. CDP e soci intendono rimanere nella partita. Non che Macquarie e Blackstone non potrebbero, questo miliardo, tirarlo fuori in un nanosecondo: ma gli converrebbe? O, piuttosto, non potrebbero trovare interessanti finanziamento e partecipazione a un gruppo integrato ACS, Benetton-Atlantia, CDP e soci?

Alla fine. potrebbero guadagnarci tutti, quanto meno in riduzioni degli investimenti da parte di ciascuno.

Sul piano politico, però, che interessa a CDP, non so se anche al nostro governo, ci sarebbe l'impossibilità per essa e i suoi alleati di risultare l'azionista di maggioranza. In pole position sta, invece, Abertis-ACS ovvero Florentino Perez.

### **8 aprile: viene delineandosi un grande progetto tendenzialmente europeo**

Florentino Perez ha inviato al complessivo gruppo Benetton una "manifestazione di interesse" intesa a rilevare in tempi stretti una "quota rilevante" di ASPI. Perciò il board di Atlantia (l'assemblea dei suoi soci) ha dovuto decidere un'analisi della situazione che sta creandosi ovvero decidere di prendere tempo attivando advisors.

Sempre Perez ha voluto sottolineare gli ottimi rapporti e la proficua partnership, tre anni or sono, tra Abertis e Atlantia in tema di infrastrutture, con ciò auspicando nuove buone prospettive di cooperazione, e a ciò ha aggiunto la decisione di acquistare un "pacchetto consistente" di ASPI. In un momento successivo, inoltre, stando sempre a Perez si potrebbe procedere a una fusione ASPI-Abertis, ciò che significherebbe l'avvio di una rete autostradale di dimensioni europee. Qui ACS possederebbe il 50% meno una azione, Atlantia il resto ovvero il 50% più una azione. Noblesse oblige.

Ancora, Perez ha dichiarato di valutare ASPI tra i 9 e i 10 miliardi di euro: più di quanto offerto da CDP più soci. Al tempo stesso, Perez dichiara di essere favorevole a che entrino in partita anche altri investitori, tra cui CDP. Ciò, tuttavia, essendoci in partita ACS significherebbe che CDP non potrebbe disporre di un peso azionario prossimo al controllo della rete unificata: comunque potrebbe fruire della possibilità di veto su aspetti della governance.

Del nostro governo si è occupato il Ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. Intervistato, ha dichiarato "è un momento importante di interazione tra CDP, i fondi suoi alleati e Atlantia. E' opportuno che le varie trattative vadano avanti secondo criteri di mercato". Insomma, finalmente,

l'incubo di un ruolo pubblico dominante in un'impresa, ASPI, che, intanto, è un monopolio naturale, secondo, è un asset strategico, è un servizio fondamentale dell'andamento del paese, ha appena subito dal liberista Ministro Giovannini il de profundis.

Attenzione: è quest'orientamento, di generale politica economica e sociale, un segnale rilevante della differenza in fieri, tendenziale, (per ora), di posizione del Governo Draghi rispetto a quella del Governo Conte 2. Cautissimamente ma chiaramente, mi pare, il Governo Draghi tende a un rilancio neocapitalistico (siamo dentro, assieme alla pandemia, a una straordinaria rivoluzione industriale) della ricostruzione e riqualificazione dell'economia del paese; il Governo Conte 2 portava invece grumi, ancorché deboli e confusi, di economia sociale progressiva.

### **9 aprile**

Il titolo di Atlantia ha avuto un balzo in su, date le notizie in campo e dati gli acquisti di ACS effettuati alla Borsa di Barcellona. Perez, al tempo stesso, ha inviato, a nome di ACS, una lettera ad Atlantia di conferma delle sue intenzioni complessive.

E' però anche vero che questa lettera così come le precedenti dichiarazioni al momento non sono che manifestazioni di interesse che, per di più, si confrontano con una procedura formale e avviata da tempo di vendita di ASPI a CDP e soci, con alle spalle una "due diligence" (cioè a un organismo neutro, rammento, giudicato affidabile da ambedue le parti durato 7 mesi), ecc.

Quindi, per adesso, CDP non si scompone, l'unica offerta effettiva è la sua.

Ciò significa, in concreto, che CDP combatterà, vorrà portare a casa il massimo possibile anche a livello di indirizzi generali dell'operazione.

Critiche al momento del rischio che ASPI cada, alla fine, sotto controllo spagnolo sono venute solamente dal diavolo (Italia Viva) e dall'acqua santa (Liberi e Uguali). Tutto il resto del nostro sistema politico per ora è in campana.

### **15 aprile**

Nel frattempo, Atlantia è rimasta al palo, ovvero in attesa che dal versante Perez venisse una proposta precisa. Il suo Consiglio di Amministrazione ha dovuto continuare ad aggiornarsi. A loro volta, anche CDP e soci Blackstone e Macquarie hanno chiesto a Perez precisazioni. Incontri, inoltre, tra Atlantia e CDP ci sono stati, ma non sostanziali. Il fatto è che tutti attendono che Perez dichiari il da farsi, a partire quanto meno con un incontro tra tutti gli operatori aventi interesse. A differenza dal passato, in ogni caso, il clima degli incontri sembra collaborativo.

Non è impossibile che già nei prossimi giorni, forse la prossima settimana, quest'incontro avvenga, e si comincino a definire incontri di consigli di amministrazione o di assemblee di soci, onde vengano a definizione le loro richieste e le loro deliberazioni.

I loro ragionamenti parrebbero riguardare almeno tre questioni. Innanzitutto, c'è il tema dei "ristori" alias "sostegni" che dovrebbero essere destinati ad ASPI, già all'attenzione di Governo ma senza che ancora ci siano in merito certezze giuridiche. Poi, c'è la questione della garanzia a CDP riguardante inquinamenti ambientali a carico di ASPI finiti in giudizio, che Atlantia vuole escludere dal computo del prezzo di vendita di ASPI. Infine, dati i tempi non brevi che potrebbero esserci nella costruzione dell'operazione Perez complessiva (si ritiene che essa non potrà concludersi prima di fine anno), ci sono le garanzie ad Atlantia sia in sede di sua partecipazione alla governance (con particolare attenzione alla parte riguardante sbocchi e realizzazioni di investimenti), sia la remunerazione del tasso riguardante il valore assegnato ad ASPI (Atlantia lo vuole sul 7-8%). (Si tratta, questo tasso, del Weighted Average Cost of Capital – Costo medio del capitale, cioè di quanto un'impresa debba pagare ai suoi azionisti, debitori, creditori. In concreto, si tratta di ciò che CDP (e soci) più Perez (e soci), se tutto funzionerà, dovrebbero versare ad Atlantia fino a quando – si ipotizza a fine anno – l'operazione Perez verrà effettivamente avviata).

In ultimo, la lettera di Perez-ACS della scorsa settimana ha portato Atlantia alla richiesta di precisazioni dettagliate e al suggerimento della creazione comune di un'offerta vincolante basata



sulla messa in concorrenza reciproca tra ASPI e CDP (e soci). Essa, indica sempre Atlantia, potrebbe essere proposta entro maggio. Quindi Atlantia vuole accelerare. Perez, però, starebbe ancora ragionando. Atlantia, ovviamente, non vede l'ora che l'operazione Perez venga avviata, otterrebbe sull'unghia una quantità di soldi. Perez, al contrario, ha lo sguardo lungo, punta fundamentalmente alla creazione, l'ho già indicato, di una rete autostradale di portata europea: ciò che richiede non poco tempo data la quantità degli interlocutori, dei loro problemi, delle loro richieste.