

# Autostrade Story: Seconda Puntata

*di M5S – Dopo la surreale lettera di Benetton pubblicata ieri dai giornali, oggi continuiamo a raccontare la storia delle concessioni autostradali che hanno permesso alla famiglia lautì guadagni. In particolare oggi raccontiamo cos'è la "convenzione". Ne avete sentito parlare? I Benetton la conoscono molto bene. Buona lettura.*

---

Uno dei segreti del successo dei Benetton si chiama "convenzione". E' questa la parolina magica che dobbiamo inquadrare per capire il fiume di denaro incassato negli anni dalla famiglia di Ponzano Veneto. La convenzione è di fatto l'accordo che regola i rapporti tra lo Stato, che dà in concessione il servizio, e le Autostrade, ovvero il cosiddetto concessionario. Ebbene, la prima convenzione, risalente addirittura al 1968, regolava questi rapporti quando la società Autostrade era ancora pubblica, perché controllata dall'Iri. Questo presidio pubblico obbligava il concessionario a rispettare l'equilibrio economico-finanziario e prevedeva che gli utili dovessero essere riservati al bilancio dello Stato.

Nel 1993, invece, il processo di privatizzazione cambia tutto. Ne consegue la seconda convenzione, snodo fondamentale dei privilegi che le Autostrade hanno avuto, coltivato e alimentato negli anni successivi. Per prima cosa questa convenzione, datata 1997, proroga la sua scadenza al 2038, 20 anni secchi in più rispetto al termine precedentemente fissato. Ma soprattutto, tarata su contraenti che in quel momento erano ancora pubblici, non tiene in considerazione il fatto che Autostrade di lì a poco sarebbe finita in mano agli appetiti privati. La privatizzazione, infatti, si perfeziona

nel 1999. E subito dopo decolla la stagione degli affidamenti delle concessioni autostradali con trattativa privata, con l'ulteriore privilegio che consente ai concessionari di affidare lavori di manutenzione direttamente a imprese controllate. L'anticamera della cuccagna. Questa situazione viene censurata dal Garante della concorrenza in una segnalazione più che eloquente al Parlamento del 28 marzo 2006.

Non finisce qui.

A cogliere disfunzioni di ogni genere, che significano guadagni a palate per la società privatizzata, è anche l'allora Autorità di vigilanza sui lavori pubblici. In una segnalazione al Parlamento dell'8 giugno 2006, l'Autorità registra la "pacifica omessa realizzazione di notevole parte degli investimenti previsti" dai piani finanziari che vanno dal 1997 al 2005. E sempre l'Autorità censura duramente la convenzione in vigore, spiegando che la natura ancora pubblica di Autostrade all'epoca della sottoscrizione "poteva aver indotto a stipulare una convenzione alquanto generica, e con scarse garanzie formali per il concedente".

A pochi anni dalla privatizzazione tutti sapevano dell'inaccettabile sbilanciamento del rapporto a favore dei Benetton. Le Autorità di controllo sapevano. Il Parlamento sapeva. Ma nessuno (o quasi) ha mosso un dito.

Leggi la puntata precedente:

PRIMA PUNTATA