

(Il Fatto Quotidiano, 26 giugno 2021)

Mauro Del Corno

Carlo Stagnaro, gli interventi del nuovo consulente di palazzo Chigi: autostrade solo private, difesa delle lobby di armi e tabacco



"I concessionari privati non sono né artefici né responsabili né beneficiari per il rallentamento degli investimenti e le tariffe alte: anzi sono vittime esattamente come i consumatori", scriveva il direttore ricerche dell'Istituto Bruno Leoni già nel 2010. Posizione ribadite con Franco Debenedetti in un rapporto di aprile. In passato ha curato la versione italiana del libro "Fuma pure. Scienza senza senso" e lo studio "Una società armata è una società libera". E alle domande su chi finanzia l'istituto continua a non rispondere.

Non solo interventi di [negazionisti](#) del cambiamento climatico e sostenitori di lobby varie, a cominciare da quella delle armi e del [tabacco](#) visto che **Carlo Stagnaro** è anche curatore del libro di **Steven Milloy** "Fuma pure. **Scienza senza senso**". Uno degli argomenti su cui l'**Istituto Bruno Leoni** e il suo responsabile della ricerca si sono dedicati con più passione è quello delle **concessioni autostradali**. Difendendo a spada tratta i **concessionari privati**. Oggi i due "Bruno Leoni boys", **Serena Sileoni** e **Stagnaro**, sono tra i consulenti di **palazzo Chigi** sulla politica economica e si occuperanno, tra l'altro, di valutare l'impatto degli investimenti da effettuare con i denari del Recovery fund. Non pochi soldi finiranno alle infrastrutture, autostrade comprese. Nel "comitato di indirizzo" dell'Ibl siede tra gli altri **Fabio Cerchiai**, uomo dei Benetton e presidente di **Atlantia** (la holding che controllava le autostrade ora vendute a **Cassa depositi e prestiti**).

Solo lo scorso 8 aprile Carlo Stagnaro firmava insieme a **Franco Debenedetti** (presidente di Ibl e fratello di **Carlo De Benedetti**) il paper "Autostrade: nazionalizzare per privatizzare". Nel documento si contesta la scelta di aver coinvolto **Cassa depositi e prestiti** nell'operazione. Autostrade, se proprio doveva essere venduta, avrebbe dovuto

essere compartita **direttamente dal Tesoro** e poi rimessa sul mercato. **“Il bene da preservare è la gestione privata di autostrade”**, si legge a consuntivo. Secondo i due autori, Aspi è stata pagata poco ai suoi proprietari. I circa 9 miliardi di euro si collocano infatti nella **parte bassa** della forchetta individuata dagli analisti come valore dell’asset. Ma il vero problema non è questo. Secondo Debenedetti e Stagnaro si sarebbe dovuto intervenire su governance e regolamentazione senza metter mano alla compagine societaria. Insomma **i Benetton dovevano rimanere lì dove stavano**. Ora che il danno è stato fatto, il suggerimento è di rivendere quanto prima a nuovi investitori privati. Del resto, come twitta Stagnaro, purtroppo contro l’intervento dello Stato in economia “non esiste vaccino”.

Lo scorso 8 giugno su *il Sole 24 Ore*, **Antonella Olivieri** ha ben ricostruito i termini finanziari dell’operazione. Lo Stato ha pagato Autostrade lo stesso prezzo a cui l’aveva venduta. Ora però si accolla anche **gli 11 miliardi di debiti**, di cui la società è stata caricata dai soci privati. Quando acquisirono la rete, nel 2000, i Benetton di soldi propri ne tirarono fuori pochi e i debiti fatti per finanziare l’operazione sono stati poi scaricati sulla società. Uno schema di “leverage buyout” non insolito, ferocemente utilizzato ad esempio anche nel caso di **Telecom**. Nel corso di questo “ventennio privato” Autostrade ha versato nelle tasche dei soci **dividendi**, ordinari e straordinari, **per oltre 10 miliardi di euro**. Cedole sono state pagate anche attingendo al bilancio 2018, l’anno del disastro del ponte Morandi. **[Le intercettazioni](#)** raccolte nel corso delle indagini hanno poi reso evidente come la distribuzione di dividendi ai soci fosse prioritaria rispetto agli investimenti sulla rete.

Quella dell’Ibl per i concessionari autostradali privati è comunque **una passione che viene lontano**. Nel 2010 l’Istituto pubblica il suo *“Rapporto sulle infrastrutture”*. Alla presentazione del libro intervengono il curatore **Carlo Stagnaro** e, tra gli altri, **Giovanni Castellucci**, ex amministratore delegato di Autostrade per l’Italia, e **Fabrizio Palenzona**, presidente dei concessionari Aiscat recentemente **[licenziato](#)** da **Carlo Bonomi**. A coordinare i lavori il giornalista **Oscar Giannino**, ora consulente del presidente di Confindustria **Carlo Bonomi**. Il rapporto, e in particolare l’introduzione a firma di Stagnaro, offre spunti interessanti. Vi si legge ad esempio che **furono i privati ad avviare lo sviluppo della rete italiana**, stando attenti al redditività dell’investimento. Ad un certo punto però lo Stato entra “a gamba tesa” e questo produce uno sviluppo delle autostrade “forse eccessivo” (è noto peraltro che nelle scelte del governo pressioni delle nostre industrie automobilistiche non mancarono, *ndr*). Per fortuna, continua Stagnaro, in tempi più recenti “pur tra molti **ostacoli e difficoltà**”, ricompaiono i privati. Da quel momento, scrive Stagnaro, “gli investimenti tornano a concentrarsi sulla qualità del servizio, **a cominciare dalla sicurezza**”. Quanto poi ai successivi rallentamenti degli investimenti, alle tariffe eccessive e all’estrazione di rendite a favore dei concessionari, “**i concessionari privati non sono né artefici né responsabili né beneficiari: sono anzi vittime esattamente come i consumatori**”.

Oltre all’elogio dei concessionari autostradali privati, tra i tanti contributi che Stagnaro ha prodotto per la cultura liberale italiana c’è anche lo **[studio](#)** **“Una società armata è una società libera”**. Nell’introduzione si legge tra l’altro che “Hitler disarmò gli ebrei come premessa al loro genocidio”, che “i criminali temono più i **cittadini armati** che le forze di polizia” e che “la detenzione privata di armi è l’unico ostacolo alla crescita del potere politico”. Tutti motivi per cui secondo Stagnaro pistole e fucili dovrebbero essere venduti liberamente. Nel frattempo, alla domanda rivolta alcuni giorni all’Istituto da *ilFattoquotidiano.it* per sapere qualcosa di più sui finanziatori non è ancora giunta **nessuna risposta**. Ogni anno Ibl riceve circa **900mila euro** di donazioni. Una piccola parte arriva dal 5×1000 (40mila euro l’anno), il resto non è dato sapere.