

**PAESE CHE VAL...** La Stalexport, controllata da Atlantia, è contestata nel Paese dell'Est per i regali della politica, tra pedaggi elevati, contratti secretati ed ex ministri assoldati

# “Autostrade care e scarsa qualità”: modello Benetton esportato fino in Polonia

di **SALVATORE GAZIANO**

Se c'è un Paese in Europa dove il tema delle concessioni autostradali è dello sviluppo della rete è più caldo che in Italia, questo è la Polonia. Quando ha aderito all'Ue il Paese aveva 550 km di autostrade e 230 di superstrade. Da allora, la rete è stata ampliata in modo sistematico. Secondo i piani, nel 2023 ne avrà 7.650 km, di cui 2 mila di autostrade, con aziende italiane come Salini Impregilo e Astraldi in prima fila per gli appalti.

E per l'Italia che discute di nazionalizzazioni e quali controlli esercitare sui concessionari il caso polacco mostra diversi punti d'interesse, visto che in Polonia opera in regime di concessione anche una società controllata dall'Atlantia dei Benetton. È la Stalexport Autostrady, società quotata alla Borsa di Varsavia che nel 1997 ha vinto la gara per la concessione autostradale del tratto Katowice-Cracovia (A4) fino al 2027. E che dal 2006 è entrata sotto il controllo prima di Autostrade per l'Italia, poi di Atlantia che ne detiene il 61,2% tramite una società lussemburghese.

**LA CONCESSIONARIA** presenta semestri dopo semestri redditività in grande crescita (quasi il 60% di utile netto sul fatturato) ma da qualche tempo non gode del favore degli investitori (il titolo ha fatto -20% da inizio anno) perché il mercato già ha iniziato a scontare che la concessione non

verrà rinnovata e l'A4 tornerà allo Stato. Anche perché i tenti e ministri si lamentano del concessionario: l'azienda è da molti anni fortemente criticata dagli automobilisti polacchi per la scarsa qualità stradale, la politica di manutenzione, code e cantieri continui oltreché pedaggi fra i più cari in Polonia. Già nell'ottobre 2007 l'Anitrust polacco (Uokik) ha avviato contro Stalexport un procedimento antitrust, sospettando che la società sfruttasse la posizione dominante sul mercato.

Per l'Uokik, la società imponeva prezzi non equi sul tratto stradale durante il periodo in cui venivano svolte le attività di rinnovamento che causavano difficoltà per i viaggiatori. Per questo, il 25 aprile 2008 ha definito l'operato della concessionaria controllata da Atlantia come “limitante per la concorrenza” e ha ordinato l'abbandono di tale pratica. Allo stesso tempo l'ha multata per 1,3 milioni di zloty (circa 300.000 mila euro). La decisione è stata impugnata dalla società prima alla Corte di Vigilanza sulla Concorrenza a Varsavia e poi alla Corte di Appello di Varsavia e alla Corte Suprema, che hanno respinto i ricorsi, confermando la decisione dell'antitrust.

Come in Italia, il contratto di concessione (fra i primi siglati in Polonia) è fonte da anni di discussioni: fu stipulato nel 1997 con un'ex azienda siderurgica controllata dallo Stato e poi privatizzata. Il contratto è in numerosi allegati sono secretati. Da tempo si di-

scute se declassificarli per rivelare gli enormi vantaggi economici per il concessionario, inclusa la possibilità di ottenere risarcimenti nel caso in cui lo Stato polacco decidesse di costruire strade che sottraessero traffico all'A4.

Una situazione che conosciamo bene perché fino a poco fa (e fino al crollo del ponte di Genova) in Italia le convenzioni autostradali erano coperte dal segreto. Anche in Polonia la Stalexport di Atlantia non vuole (neppure su richiesta del ministero delle Infrastrutture) rendere noto il contenuto integrale della concessione. L'A4 fu costruita in parte con fondi pubblici e in parte con prestiti garantiti dal governo negli anni 70 e 80. La concessione fu firmata dal governo socialista dell'epoca, pochi giorni prima di perdere le elezioni. Gli allegati furono poi firmati dal governo centrista di Jerzy Buzek, il cui ministro del Tesoro, Emil Waszcz, è diventato poi presidente della stessa Stalexport (e dal 2000 è tuttora in sella) passata ad Atlantia oltre che consulente di altre aziende ex statali che aveva privatizzato da ministro. Secondo la Corte Suprema polacca, che è dovuta intervenire proprio sulla concessione della controllata di Atlantia, le clausole di riservatezza possono essere superate solo con il consenso di entrambe le parti. Ma, come riferisce il ministero delle Infrastrutture, il concessionario oppone un secco rifiuto.

Il caso Polonia può essere interessante anche per il modello misto che caratterizza la

gestione, dimostrando che può esistere una terza via fra il sistema delle concessioni ai privati e la nazionalizzazione della rete: in Polonia ci sono autostrade gestite dallo Stato, tramite la Direzione generale delle strade e autostrade (Gddkia), e altre gestite da privati con società concessionarie. Le superstrade sono gestite esclusivamente dal Gddkia.

In Italia, la tragedia del 14 agosto (43 morti), ha evidenziato come lo Stato abbia delegato ai concessionari il controllo. In Polonia, invece, il sistema di vigilanza è molto definito e spetta alla Gddkia una supervisione continua.

**LENTE** di controllo polacco sulle strade spiega che le persone autorizzate dalla direzione generale Gddkia hanno sempre il diritto di entrare nell'area del cantiere dove è in corso la costruzione o di effettuare controlli sullo stato dei viadotti e la manutenzione stradale. E sono autorizzate a richiedere chiarimenti scritti o verbali e avere accesso a tutti i dati relativi all'oggetto del controllo. E quello che è accaduto a Genova, spiegano a Varsavia, costituisce “un ulteriore incentivo nel loro lavoro per la verifica e il monitoraggio dello stato di viadotti e ponti gestiti da concessionari”. Il livello di controlli nei confronti dei concessionari e della Stalexport di Atlantia anche in Polonia è, insomma, destinato ad aumentare. E non è una congiura sovranista.

**@solidexpert**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## La vicenda

■ **IN POLONIA** opera in regime di concessione una controllata dall'Atlantia dei Benetton. La Stalexport Autostrady, quotata, nel 1997 ha vinto la gara per la concessione del tratto Katowice-Cracovia (A4) fino al 2027



**L'estensione** delle autostrade in Polonia, quando ha aderito all'Ue. Erano 230 i chilometri di superstrade



**L'estensione** del sistema stradale polacco previsto per il 2023, di cui 2000 chilometri di autostrade



**La quota** Stalexport (titolare di concessioni) detenuta da Atlantia tramite una società lussemburghese



**L'utile netto** sul fatturato della concessione polacca di semestre in semestre, ma il titolo è sceso del 20% in vista della fine



**Mila** euro di multa alla società in cui partecipa Atlantia nel 2008, per prezzi non equi sul tratto durante i lavori



**Senso unico** Gli automobilisti criticano la gestione dei Benetton in Polonia. In basso, Gilberto Benetton. *Asca/LaPresse*



## Le contestazioni

**Nel 2008 l'Antitrust ha multato la società per pratiche scorrette. Intanto i profitti volano: gli utili sono pari al 60% dei ricavi**

