

**Primo Piano****M**Giovedì 16 Luglio 2020  
ilmattino.it**I numeri****3,6**In miliardi di euro,  
i pedaggi incassati  
ogni anno da Aspi**9**In miliardi di euro,  
i debiti in bilancio  
di Autostrade**14,5**In miliardi di euro,  
il piano di investimento  
previsto per la rete**3,4**In miliardi di euro, gli  
indennizzi che Aspi  
verserà al governo**7**In miliardi di euro,  
l'indennizzo in caso  
di revoca**23**In miliardi, il vecchio  
indennizzo prima del  
cambio delle regole**3**mila, i chilometri di  
rete autostradale  
gestiti dalla società

# Lo Stato ricompra Autostrade resta aperto il nodo del prezzo

► La Cassa depositi e prestiti entrerà in Aspi con il 33%. Il 22% ad altri soci

► Già partito il braccio di ferro sul valore da riconoscere ad Atlantia e ai Benetton

**L'OPERAZIONE**

**ROMA** Non c'è la revoca. Non c'è una nazionalizzazione in stile Ilva, dove la famiglia Riva è stata estromessa senza contropartite. L'accordo di ieri notte prevede che lo Stato si ricomprerà le autostrade da Atlantia, la società controllata dalla famiglia Benetton. Ieri il titolo di quest'ultima è volato in Borsa, facendo un più 26%. A cosa ha brindato il mercato? Se quella decisa ieri è una compravendita, l'elemento più importante è il prezzo. Quanto pagheranno la Cassa depositi e prestiti e i soci istituzionali per rilevare la maggioranza di Autostrade? Fino a 48 ore fa, il mercato valutava Aspi poco meno di 5 miliardi. Dunque chi ha comprato azioni a mani basse ieri, si aspetta che il prezzo finale sarà più alto di questa cifra. Di quanto, è presto per dirlo. «Aspettiamo una decina di giorni per fare qualunque commento, auspicando che si formalizzzi l'accordo», ha commentato Gianni Mion, presidente di Edizione, la cassaforte in cima alla catena Atlantia e manager di lungo corso del gruppo Benetton. E questo la dice lunga sul fatto che bocce ancora non si sono fermate in una partita dove la famiglia di Ponza-Veneto è stata costretta a farsi da parte, ma non estromessa del tutto, come aveva minacciato Giuseppe Conte. Il prezzo, si diceva. Verosimilmente sarà oggetto di un braccio di ferro perché nel 2017 Aspi è stata valutata 14,8 miliardi, mentre le trattative partite già da tempo con F2i e CdP si basavano su una valutazione di 9-10



Nella foto in alto la sede di Autostrade per l'Italia

miliardi. Che la discussione non sarà semplice, lo dimostra anche il fatto che nel comunicato finale di Palazzo Chigi la pistola, anche se ormai appare piuttosto scarica, della revoca, viene tenuta sul favo. Per definire il prezzo, CdP ha bisogno di informazioni che al momento non ha. Quale sarà il prossimo quadro tarifario della nuova convenzione? Detto in altre parole, i pedaggi che ci saranno bastano a pagare 114,5 miliardi di investimenti e a remunerare i risparmiatori postali che prestano i soldi alla CdP? La Cassa ha la necessità di avere tutti gli elementi per portare in cda un investimento che sia «profittevole». Autostrade ha ricevuto per anni, sui suoi investimenti, un rendimento

dell'11%. Ora che arriva CdP, questo rendimento sul capitale investito verrebbe ridotto al 7% dalle nuove regole tarifarie dell'Autorità dei trasporti che il governo ha chiesto ad Aspi di adottare. Le trattative, insomma, non saranno semplici. Anche perché, per ora, è stata firmata un'intesa solo di massima. Nelle quattro pagine intitolate "Definizione della procedura di contestazione della Concessione", frutto di una proposta iniziale di Atlantia e Aspi integrata da un addendum, le parti si impegnano a firmare un memorandum of understanding (mou) entro il 27 luglio cristallizzando le varie fasi del percorso, già abbozzate nelle quattro pagine firmate da Bertazzo e Tomasi. «Auspica-

bilmente entro il 30 settembre dovrà essere definito e concluso sia l'aumento di capitale di Aspi a favore di CdP per un 33% - si legge nelle carte - sia la vendita di un ulteriore 22% a investitori istituzionali di gradimento di CdP». Tra questi potrebbe esserci BlackRock ma anche qualche grande fondazione bancaria, magari la stessa Crt che detiene il 4,9% di Atlantia; ha la liquidità e potrebbe voler presidiare l'investimento e le ricadute sul territorio. In questo primo step, l'assetto di Autostrade vedrà la cassa e i fondi al 55%, Atlantia diluita dall'88 al 37% mentre Allianz e Silk Road Fund dal 12 all'8%.

Successivamente, in base all'impegno assunto, «si prevista la creazione di un veicolo societario», cioè una nuova Aspi, «e la contestuale quotazione in borsa del veicolo societario nei successivi 6-8 mesi». La nuova Aspi nascerà mediante scissione proporzionale a favore degli azionisti Atlantia: Edizione avrà l'11%, il flottante sarà al 26%, CdP e alleati al 55%, i due soci minori con l'8%.

Tutto ciò che non è specificato, a cominciare dai valori e dalla governance, sarà oggetto di trattative fra le parti. Ieri mattina il cda di Atlantia e nel pomeriggio quello di Aspi hanno preso atto dell'esito della proposta recapitata al governo. Finora dal 13 agosto 2018 a ieri, per le responsabilità del crollo del Ponte, le azioni Atlantia hanno bruciato il 41,7% del valore, pari a 8,5 miliardi di cui 2,55 miliardi a carico di Ponzano Veneto. Come avverrà l'ingresso dello Stato tramite la CdP? In tre tempi. Dovrebbe essere nazionalizzata Autostrade per l'Italia, passando da Atlantia-Benetton sotto il controllo di una cordata guidata da CdP. E' l'esito maturato alle 5,30 di mercoledì 15, a Palazzo Chigi, dopo un negoziato no-stop telefonico di sei ore fra i ministri Roberto Gualtieri, Paola De Micheli, e i manager Carlo Bertazzio e Roberto Tomasi. Finisce così la vicenda scoppiata con il crollo del ponte e le 43 vittime e proseguita per due anni con la croce messa addosso ai Benetton. Ora si apre una stagione definita sulla carta, ma tutta da scrivere nei contratti con le incognite legate alla politica. Tra gli obiettivi dell'operazione, come descritti nella proposta inviata da Aspi e Atlantia a Palazzo Chigi, figura la necessità di assicurare la necessaria trasparenza tramite un'operazione di mercato, per dare garanzie agli stakeholders di Atlantia e Autostrade, compresi gli investitori istituzionali e retail, nazionali ed esteri».

Andrea Bassi

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Sui cantieri in Liguria l'incognita ispezioni

**I DISAGI**

**GENOVA** Un annuncio di Aspi e uno della ministra De Micheli fanno sperare che il calvario per chi deve viaggiare sul nodo autostradale genovese possa concludersi nella prossima settimana. Ma tutto dipenderà dalle future ispezioni. La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, durante il question time alla Camera, annunciò che dovranno essere compiute verifiche su altre 50 gallerie, mentre quelle previste su 34 si concluderanno in settimana. «Entro la prossima settimana - dice - saranno effettuate le verifiche strumentali sulle residue 50 gallerie consentendo già dal prossimo giorno la progressiva regolarizzazione della viabilità». Ma resta l'incognita dello stato di animalfioramento: qualora venisse riscontrato in misura tale da giustificare interventi urgenti la cosa potrebbe complicarsi. Per accelerare i controlli De Micheli conferma l'utilizzo di moderne tecnologie d'indagine quali georadar e laser scan» e sottolinea che «per il Mit la centralità della sicurezza delle infrastrutture è fondamentale». Critico verso la dichiarazione della ministra il governatore ligure Giovanni Toti: «Chilometri di coda, cittadini e aziende che soffrono».

più grande acciaieria d'Europa in un parco bonificato stile "Bacino della Ruhr" in Germania. Il tutto condito da reddito di cittadinanza e fondi Ue a tutela del lavoro e conversione elettrica o turistica dell'impianto. Anche qui insomma la faccenda è girata diversamente ed è di queste ore la sfida molto più realistica del ministro Stefano Pautuanelli di dire stop al carbonio. Troppo facile, salendo su per lo Stivale, ricordare la Tav, altra macroavventura territoriale, grido di battaglia finita con l'imbarazzo di chi fa finta di nulla, alzando i tacchini e fischiettando. Anche qui, dondolati dal vagone, dopo anni di proclami tutti i big del M5S si sono ritirati in buon ordine. «Siamo realisti, vogliamo l'impossibile», era il motto del Che. Che qui però viene catapultato dalle evidenze. E allora la mossa di agitare la revoca, secondo la sfida di ministri pentastellati gaudenti, sembra essere nel caso di Aspi una fine strategia del premier. Sarà anche così, ma a forza si accelerazioni e brusche frenate le parole i no diventano sì, i mai si può fare. E adesso toccherà al Mes: bisogna ricordare anche qui gli annunci della vigilia?

Simone Canettieri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Un'altra vittoria mutilata dei grillini Dalla Tav al Tap, storie di retromarce

**IL CASO**

**ROMA** Se ne dicon di parole nell'ansia di vedere il bicchiere mezzo pieno a tutti costi. Sono parole guerriere, tipo quelle di Dibba, che però ne nascondono una, fondamentale: revoca. E così anche nella complicata partita di Autostrade, la rivoluzione annunciata dal M5S si compie a metà, ma anche meno, con un futuro ancora tutto da scrivere. Al di là della pistola carica sbattuta sul tavolo: se non saranno rispettati i patti si procederà con la revoca. Va bene, ma intanto?

Eppure sulla richiesta di revoca delle concessioni alla famiglia Benetton i pentastellati hanno investito in questi quasi due anni energie, promesse a buon mercato, spremute di populismo, post su Facebook. Sempre con lo stesso meccanismo: volare alto, altissimi, salire poi accorgersi che, insomma, ci sono regole, trattative,

costi, rischi, mercati da rispettare, cause ed effetti. E dunque se ci si può affacciare dal balcone di Palazzo Chigi per urlare «dai abolito la povertà» dopo il reddito di cittadinanza, si può dire di tutto.

**I PRECEDENTI**

E la storia del M5S al governo, con la Lega come con il Pd, è disseminata di cerchi che non si chiudono. C'è l'imbarazzo della scelta. La Tap, per esempio. Dopo mesi di campagna elettorale permanente e un mucchio di voti alle ultime politiche in Puglia, lo scorso ottobre le truppe guidate all'allora da Luigi Di Maio si accorsero che bloccare l'opera sarebbe stato impossibile. Perché? Bloccare il gasdotto che dall'Albania arriva alle coste pugliesi, sarebbe costato «penali per quasi 20 miliardi di euro», dissero i grillini davanti alla realtà nuda e cruda. E poco importa se tecnicamente fossero risarcimenti - in quanto non si tratta di



Un cantiere della Torino-Lione

**SU ASPI I CINQUESTELLE VOLEVANO LA LINEA DURA MA ALLA FINE È PASSATA LA MEDIAZIONE NONOSTANTE I MOLTI I PROCLAMI DELLA VIGILIA**

un'opera pubblica - perché all'effetto non cambiò: non possumus.

E si capirà adesso, il prossimo settembre, se la Puglia, una volta Puglia felix, sarà ancora così generosa con i pentastellati. Anche perché sempre per rimanere in zona c'è un altro dossier che scatta: l'Irla. E qui bisogna andare a pescare tra i post di Beppe Grillo, quando nel 2018 lanciò l'idea di trasformare la