

Lo scontro sulla concessione

IL CASO

ROMA È il D-day per Autostrade per l'Italia. Oggi il consiglio dei ministri, salvo sempre possibili colpi di scena visti i 2 anni di attese, annunci e rinvii, dovrebbe mettere la parola fine al caso concessioni. Il condizionale è d'obbligo perché se è vero che lunedì il presidente Giuseppe Conte, in due diverse interviste, ha fatto capire che gli spazi di manovra sono esauriti e, incurante del fatto che Aspi sia una società quotata in Borsa, ha anticipato il verdetto finale, ovvero la revoca, accusando i Benetton di «voler prendere in giro gli italiani», ieri in serata ha derubricato la riunione a semplice «informativa».

LE TAPPE

Niente revoca dunque? Impossibile dirlo. Peccato però che tra una dichiarazione e l'altra, come sovente accade, Piazza Affari abbia creduto alle parole del premier e «punto» il titolo Atlantia che, visto lo spettro del possibile fallimento, ha lasciato sul tappeto il 15%, bruciando 1,7 miliardi di capitalizzazione. Una debacle per piccoli e grandi azionisti. Che ha fatto scattare l'allarme rosso anche tra i soci stranieri, cioè il gruppo tedesco Allianz (che ha il 7% con altri partner) e il maxi fondo cinese di Stato Silk Road Fund (5%) che, pur con modalità diverse, hanno chiesto lumi sul futuro. A difendere l'investimento del colosso assicurativo tedesco ci ha pensato addirittura la Cancelliera Angela Merkel che, dopo il vertice con Conte, ha detto di esser «curiosa sull'esito del consiglio dei ministri su Autostrade». Non meno forte la presa di posizione di Pechino che ha chiamato l'ambasciatore italiano Luca Ferreri a rapporto. Senza la concessione autostradale Aspi di fatto non vale praticamente nulla. Anzi. La revoca significa un fallimento da 20 miliardi per il gruppo privato, tra debiti impossibili da ripagare, migliaia di dipendenti senza lavoro e futuri investimenti azzerati. Oltre ai 14 miliardi di promesse, con il default andrebbero in fumo 800 procedure di gara per lavori e servizi, il cui valore è di 4,5 miliardi.

La mossa del premier di ieri, applaudita dai 55 stelle, fautori da sempre della linea dura e in pressing

**IL PREMIER PRIMA
ATTACCA POI FRENA:
SOLO UNA INFORMATIVA
E SPUNTA L'IPOTESI
DELLA GESTIONE
STRAORDINARIA**



Un tratto del nuovo Ponte di Genova

Autostrade, spettro fallimento l'allarme degli azionisti esteri

► Titolo giù del 15% dopo il no alla proposta Atlantia ► Convocato l'ambasciatore italiano a Pechino
Oggi Cdm per decidere sulla revoca della concessione Merkel: curiosa di capire l'esito della trattativa

da mesi su Palazzo Chigi, è stata di fatto assecondata dal Pd che fino all'ultimo, ovvero anche al cdm di questa mattina, tenerà un'ultima, quasi disperata, mediazione. Proprio il segretario Zingaretti ha chiesto un «assetto societario che veda lo Stato al centro di una nuova compagine azionaria che assicuri l'avvio di una nuova fase». Non ha insistito però su una uscita completa dall'azionariato, come vogliono i grillini, pur «condividendo i rilievi del presidente del consiglio».

Come accennato lo spettro dell'insolvenza che incombe su Autostrade per l'Italia, non fa paura solo agli obbligazionisti e ai 7.300 dipendenti, ma è diventato un caso internazionale. Anche perché il no del premier alla proposta di Atlantia che non vuole cedere l'intera quota in Aspi, né concedere la manleva ai dirigenti del Mit

impegnati nei controlli sul Morandi, è apparso irrituale. La dichiarazione a mercati aperti, come ha stigmatizzato Mariastella Gelmini di Forza Italia, e visto l'interesse del governo a subentrare nel controllo attraverso Cdp, avrebbe dovuto far scattare la denuncia per aggiotaggio. La Consob invece non

si è mossa.

L'ATTESA

Atlantia ha convocato per oggi un consiglio di amministrazione straordinario in contemporanea con la riunione del Consiglio dei Ministri. E ha auspicato che Palazzo Chigi prenda «decisioni basate

solo ed esclusivamente su aspetti di tipo giuridico, tecnico, sociale ed economico». Sul piatto, per scongiurare il ritiro, ha messo 3,4 miliardi tra investimenti, risarcimenti e riduzione delle tariffe, mentre la capogruppo Atlantia (Edizione, famiglia Benetton, oltre il 30%) è pronta a scendere dall'at-

tuale 88% a meno del 51%, lasciando spazio allo Stato.

Per gli analisti di Kepler Chevreux il «rischio revoca economica sopravvalutato». Questi ultimi ricordano che «la procedura non è ancora iniziata» ed implicherebbe un «lungo processo con un esito incerto ed un grande esborso per l'erario, fino a 25 miliardi» in caso di contenzioso legale. L'operazione dovrebbe poi essere approvata da tutti gli attuali azionisti, che includono gli investitori esteri Allianz e Silk Road, i quali vantano diritti di prelazione sulle quote di Edizione. Insomma, ci sarebbero ancora dei margini di manovra. Anche in serata è spuntata l'ipotesi di un commissariamento di Autostrade per superare l'impasse e, probabilmente, prendere altro tempo.

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I principali creditori di Atlantia-Autostrade

ATLANTIA

• BANCO BPM
• Banco Santander
• Barclays Bank
• BBVA
• BNP Paribas
• CaixaBank
• Crédit Agricole
• Credito Valtellinese
• Mediobanca
• Mizuho
• Goldman Sachs
• HSBC
• MUFG Bank
• Natixis
• NATWEST
• Société Générale

ATLANTIA E ASPI

• CDP - Cassa Depositi e Prestiti
• Intesa Sanpaolo
• UBI
• Unicredit

ASPI

• MPS - Monte dei Paschi di Siena
• EIB - European Investment Bank

TOTALE

CIRCA 10 MILIARDI

Bond Istituzionali

ATLANTIA 1.750.000.000 ASPI 6.469.000.000

Bond retail ASPI (17 mila risparmiatori)

750.000.000

TOTALE BOND CIRCA 9 MILIARDI



Tangenziale, l'inchiesta sul grande ingorgo Lavori nel mirino del pm

L'INCHIESTA

Leandro Del Gaudio

Lavori di somma urgenza, collaudi, prove a carico, ma anche relazioni di interventi nelle fasi immediatamente successive lo stop al transito sulla barriera di Capodichino. Sono i punti su cui batte la Procura di Napoli, che ha deciso di aprire un fascicolo sulla tangenziale partenopea, anche alla luce di quanto avvenuto alla fine dello scorso anno. Autunno del 2019, ricordate cosa accadde? Ingorgi, file chilometriche, traffico impazzito anche nel centro di Napoli, per lo stop alla circolazione al viadotto Capodichino. Ora si apre

l'esistenza di un'indagine, in uno scenario in cui sono ben sei le Procure (tra cui quella partenopea) ad aver accesso i riflettori su rampe di accesso alle varie aree metropolitane. Ma restiamo a quanto trapelato finora. Stando ad una agenzia Ansa, si apprende che la polizia stradale, per conto della Procura di Napoli, lo scorso 12 marzo ha sequestrato presso la società Tangenziale di Napoli documentazione progettuale, relazioni interne e atti relativi ai viadotti «Capodichino» e «Arenella Sant'Antonio». Fatto sta che il verbale di sequestro è tra gli atti depositati dalla Società Tangenziale di Napoli, nell'ambito di un ricorso depositato al Tar Lazio da un attivista abruzzese, a proposito del diniego opposto dal Ministero delle Infra-

strutture e dei Trasporti ad un accesso agli atti. Ora è possibile conoscere anche quali sono gli atti finora acquisiti, o meglio, su dove batte lo sguardo del pm. Per il viadotto Capodichino, tra i 16 documenti posti sotto sequestro risultano: gli esiti di vari sopralluoghi del Mit svolti l'8 luglio 2019, il 18 ottobre 2019 e il 13 novembre 2019; i rapporti di ispezione di Spea e dell'Isti-

**SEQUESTRATI GLI ATTI
DEL VIADOTTO
DI CAPODICHINO
SEI PROCURE
AL LAVORO
SULLE RAMPE STRADALI**

tuto Italiano Saldature; 8 verbali per lavori di somma urgenza; relazione di transitabilità del 10 novembre 2019; le relazioni e i verbali sui lavori svolti e il collaudo. Per il viadotto Arenella Sant'Antonio sono stati invece sequestrati 14 documenti: verifica della soletta di transizione e allegati sullo stato di degrado, verbale di lavori di somma urgenza e relativo certificato di ultimazione dei lavori; relazione sui materiali e allegato A sulle prove dei materiali; prove di carico; relazione di calcolo della sicurezza, verifica della transitabilità.

IL RETROSCENA

Inchieste condotte nel pieno del lockdown, quando - a causa della pandemia che si è abbattuta sull'intero contesto nazionale - le

strade italiane rimasero per giorni sgombrare dal grosso del traffico veicolare. Un modo per evitare eventuali psicosi da crollo, qualora fosse uscita la notizia del blitz da parte della polizia stradale. Il viadotto Capodichino era stato al centro di polemiche relative allo stato di manutenzione, poi oggetto di interventi a fine 2019 e di una prova di carico a febbraio 2020. Ma su appalti, collaudi e lavori, non si è mossa in questi mesi solo la Procura napoletana. Sono sei Procure al lavoro sui piani di manutenzione delle società concessionarie Strada dei Parchi, Autostrade per l'Italia e, lo ripetiamo, per la stessa Tangenziale di Napoli. È quanto si legge in una nota del dirigente del ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti Placido Miglorino, inviata lo scorso 12 febbraio ad Augusto De Sanctis, attivista abruzzese, nell'ambito di un contenzioso su un accesso agli atti. Nella missiva il dirigente ministeriale, per quanto riguarda i piani di manutenzione per gli anni 2015-2020 parla di «inadempienze» e di «procedimenti sanzionatori». L'accesso agli atti in questione riguardava lo stato dei viadotti e delle gallerie. Fatto sta che l'attivista abruzzese, il prossimo 20 luglio, si confronta davanti al Tar Lazio con il Mit e cinque concessionari: Aspi, Strada dei Parchi, Tangenziale di Napoli, Società Autostrade Meridionali. Il ricorso chiede l'annullamento del diniego opposto dal ministero all'ostensione degli atti richiesti in base al Disegno legislativo 33/2013 sulla trasparenza, il cosiddetto Foa italiano. Una battaglia amministrativa che ha consentito di esplorare alcuni documenti da cui emergono anche alcuni passaggi investigativi messi a segno nel corso del grande stallo provocato dal virus, in vicenda che ora provano a fare chiarezza sulla sicurezza delle strade italiane.