

LE TAPPE

1 Il crollo del Morandi

Erano le 11:36 del 14 agosto 2018 quando il pilone 9 del viadotto implode su sé stesso. Il Ponte Morandi sul fiume Polcevera crolla. Le vittime accertate saranno 43

2 L'indennizzo decurtato

Palazzo Chigi avvia la procedura di revoca della concessione. Ma c'è l'ostacolo del maxi risarcimento da 25 miliardi. Con un decreto l'importo è tagliato a 7 miliardi



3 La decisione della Consulta

Aspi viene esclusa dalla costruzione del nuovo ponte. Fa ricorso al Tar, che gira le carte alla Consulta. Che a sorpresa decide che l'esclusione è legittima

4 L'ultima mediazione

Il 10 luglio Autostrade invia una lettera al governo in cui accetta quasi tutte le richieste di Palazzo Chigi, compreso il risarcimento da 3,4 miliardi

Il governo prende tempo l'ipotesi del commissario

► Maggioranza ancora divisa sulla revoca oggi in cdm ci sarà soltanto un'informativa ► I Dem restano scettici, Italia viva contraria ma il Tesoro prepara un piano di emergenza

IL RETROSCENA

ROMA Quando Angela Merkel ridacchia in conferenza stampa, il primo ministro italiano che è al suo fianco dovrebbe preoccuparsi. Chiedere a Berlusconi. Scriveva ieri sera l'Ansa: «Sono proprio curioso di sapere come andrà questo Consiglio dei ministri di domani», ha detto la Merkel «ridacchiando». Su come ne uscirà Giuseppe Conte da una vicenda che ha riempito ingarbugliato con l'intervista di ieri al «Fatto», non si interroga solo la Merkel, ma anche il Pd che ieri ha prima espresso dubbi con sottosegretario Roberto Morassut, e poi ha solidarizzato con il premier - dopo lungo conclave pomeridiano tra Zingaretti, Franceschini, De Micheli, Gualtieri - pur continuando ad avere fortissime perplessità sulla linea grillina della revoca sposata dal premier.

LA LETTERA

Alle 11 di oggi è convocato un consiglio dei ministri ma solo per un'informativa del ministro De Micheli e di Conte che nessuno vorrebbe ascoltare. I ministri renziani per primi, i quali ieri sera - per aiutare l'ex ministra Lezzi che chiede la conta - promettevano di non partecipare alla riunione «perché se M5S e Pd vogliono la revoca, la possono firmare i due ministri competenti Gualtieri e De Micheli, e poi ci vediamo in aula per il decreto sul commissario». Ma se il Pd è nettamente contrario alla revoca e spinge per l'ingresso di capitale pubblico in Aspi, anche il Pd ha i suoi dubbi malgrado l'efficacia che avrebbe un provvedimento di revoca sul numeroso elettorato della «sinistra-sinistra» che tornerebbe a votare Pd. Conte, premier e avvocato del popolo, è

ben consapevole dei rischi legali e gestionali, ma ha bisogno di dimostrare che non è sua la responsabilità della «palude» nella quale è da settimane il governo, bensì dei partiti che lo sorreggono. Incluso il Pd che nei giorni scorsi lo ha accusato di non decidere su tutta una serie di questioni, compresa Autostrade. Invece Conte, malgrado non abbia un piano alternativo al post-revoca, vuole mostrare di essere un decisionista e sfida il Pd, con i suoi due ministri, a firmare il decreto interministeriale di revoca. Ma la strada è in salita. I dem non vogliono, ma il conto alla rovescia sta per scadere e Conte deve dimostrare di non aver fatto crollare invano i titoli di autostrade. Il governo deve prepa-



Roberto Gualtieri

arsi a prendere una decisione. Se nulla di nuovo accadrà, se dai consigli di amministrazione di Autostrade per l'Italia e della controllante Atlantia, convocati per oggi, non emergeranno consigli dal cilindro per migliorare ulteriormente l'offerta consegnata al governo e che prevede 3,4 miliardi di risarcimenti, tariffe più basse, e la disponibilità di Atlan-

CONTE VUOLE DIMOSTRARE DI NON ESSERE LUI IL RESPONSABILE DELLA "PALUDE" E SFIDA DE MICHELI E GUALTIERI SULLA CONCESSIONE

tia a diluirsi in Autostrade sotto il 50%, fin massimo al 37%, per Palazzo Chigi, come ha detto il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, non resterà che attivare la revoca della concessione. O perdere la faccia. Il governo avrebbe messo giù anche un piano per riprendere le redini delle autostrade italiane senza creare il caos nella società, ai caselli e tra i 7 mila lavoratori del gruppo. E anche per evitare il default da 19 miliardi di euro che colpirebbe pesantemente anche la Cassa depositi e prestiti con i risparmiatori delle Poste, che ha prestato 3,1 miliardi di euro ad Atlantia ed Autostrade. L'ipotesi è quella che alla guida del gruppo arrivi un commissario governativo. Autostrade, insomma, diventerebbe una nuova Ilva o una nuova Alitalia. Questo permetterebbe alla società di continuare a vivere e ad operare, senza nessuna interruzione del servizio autostradale. Sarebbe compito del commissario traghettare Autostrade verso i nuovi soci che entrerebbero, probabilmente, a valle di una gara per la riassegnazione della concessione.

Andrea Bassi
Marco Conti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il no di Autostrade alla richiesta di manleva fatta dei ministeri

IL CASO

ROMA Autostrade per l'Italia ha aderito al 90 per cento delle richieste avanzate dal governo per chiudere la partita della concessione. Ma da cosa è rappresentato quel 10 per cento di proposte formulate da Tesoro, Palazzo Chigi e ministero delle Infrastrutture alle quali invece ha detto no? A svelarlo è stata la stessa Autostrade nel comunicato diffuso ieri. «La società», si legge nel testo, «non ha aderito invece alla richiesta di manleva formulata al tavolo a favore della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Mef, a fronte di danni civili

che potrebbero essere richiesti da terzi a tali istituzioni per loro eventuali responsabilità come conseguenza del tragico crollo del Viadotto sul Polcevera. Con ciò nella prospettiva che ciascuno risponda per le proprie responsabilità, ove fossero accertate, nell'ambito della distinzione dei ruoli tra Concedente e Concessionario». Il governo ha insomma chiesto una «manleva» alla società. Avrebbe dovuto essere quest'ultima ad assumersi tutte le responsabilità in sede civile legate al crollo del Polcevera. Segno evidente che nei ministeri il timore che nelle cause di risarcimento possano essere tirati in ballo anche i loro fun-



zionari, è presente.

IL DOCUMENTO

Nella lettera con gli impegni inviata al governo, invece, Autostrade si era limitata a dare la propria disponibilità a cessare i contenziosi che essa stessa aveva avviato nei confronti dell'esecutivo, rifiutando inve-

ce di prendere sulle sue spalle anche le eventuali colpe dei funzionari pubblici. Per il resto, invece, ha accettato tutti gli altri impegni chiesti dal governo. A partire dal risarcimento di 3,4 miliardi di euro, oltre un miliardo e mezzo dei quali per il taglio delle tariffe autostradali. Ha accettato anche la riduzione dei pedaggi con il nuovo sistema tariffario dell'Autorità dei trasporti e la discesa di Atlantia nel capitale di Aspi. Praticamente tutto. O quasi.

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GOVERNO AVEVA CHIESTO CHE LA SOCIETÀ SI FACESSE CARICO DELLE RESPONSABILITÀ DEI FUNZIONARI PUBBLICI

Intervista Innocenzo Cipolletta

«Esecutivo debole per gestire la revoca Un pregiudizio M5S che paga il paese»

Nando Santonastaso

Presidente Cipolletta, quanto rischia in questo momento l'Italia sul piano economico prima ancora che politico per la possibile revoca ad Aspi delle concessioni autostradali?

«Intanto non è certamente questo il momento opportuno per uno scontro del genere. Ma poi sin dall'inizio questa vicenda è stata affrontata nel modo sbagliato», risponde Innocenzo Cipolletta, economista, già Direttore generale di Confindustria e presidente di Ferrovie dello Stato, oggi presidente di Assonime, l'Associazione tra le società italiane per azioni, nonché dell'Università di Trento.

Che vuol dire sbagliato? «Che bisognava aspettare prima le decisioni della magistratura sulla vicenda del Ponte Morandi, toccava a lei stabilire chi aveva torto e chi ragione su cause della tragedia di due anni fa. Con il tempo, la concessione sarebbe andata avanti, il governo avrebbe imposto controlli strettissimi nella costruzione del nuovo ponte e l'avrebbe fatta pagare per intero ad Aspi, con tutte le spese annesse. Dopo di che, se il tribunale avesse accertato le

responsabilità dell'azienda per la mancata manutenzione della struttura, il governo stesso avrebbe potuto ritirarle la concessione».

La revoca è stata invece annunciata subito, come una sorta di pregiudiziale. «È così, e questo è stato a mio giudizio l'errore del governo e più in particolare del Movimento 5 Stelle. Un errore che però stiamo pagando tutti quanti».

Nel senso che le possibili ripercussioni della revoca

sarebbero un colpo per il sistema finanziario del Paese oltre ai possibili ricatti sull'occupazione del gruppo Atlantia?

«Nel senso che trascinarsi chissà ancora per quanto tempo in una polemica del genere non aiuta certo il governo e il Paese. Si dà ancora una volta l'idea di un Paese nel quale i patti non si rispettano o vengono stravolti da un governo che peraltro non ci sarà più. Vede, se avessimo esecutivi che durassero 5-6 anni, anche prendere posizioni non convenzionali sarebbe tutto sommato accettabile. Prenda la Francia di Macron: spesso il presidente assume decisioni di questo genere ma si sa che resterà in carica per tutto il suo mandato e nessuno ne mette in discussione l'autorevolezza. Da noi il governo finirà nella migliore delle ipotesi nel 2022 ma ogni giorno è a rischio, come sanno ormai tutti. Perciò, prendere decisioni così stravaganti e lasciare poi la patata bollente a



Innocenzo Cipolletta

SI DÀ ANCORA UNA VOLTA L'IDEA DI UN PAESE NEL QUALE I PATTI NON SI RISPETTANO O VENGONO STRAVOLTI

chi verrà dopo mi sembra poco intelligente».

Che messaggio arriva all'estero nei giorni in cui l'Italia si gioca la sua credibilità nella partita del Recovery Fund?

«Un messaggio non positivo. Ma intendiamoci: le responsabilità di chi gestisce quell'autostrada ci sono tutte, a mio parere. Perché se cade un ponte e ci sono 43 vittime non si può far finta di niente, e questo anche a livello internazionale si comprende. È l'andare avanti e indietro che si capisce un po' meno».

Lo Stato che in questa fase entra sempre più massicciamente nell'economia, dall'Ilva alle autostrade, che segnale è? «È una scelta inevitabile, considerato il momento. Non a caso l'hanno fatta tutti gli altri Paesi per affrontare il dopo-pandemia. Il tema non è se entrare pesantemente nell'economia ma di uscire appena possibile. L'importante

ciò è che questo tipo di interventi abbia un carattere temporaneo, il tempo necessario perché il sistema delle imprese si riprenda e vada avanti per conto suo. E spero che questo avvenga il più rapidamente possibile. Ma lei crede che ci sia ancora un certo pregiudizio almeno di una parte del governo verso le imprese? «Non credo che ci siano pregiudizi, ma errori. L'Italia è il Paese delle piccole e medie imprese che continuano a nascere sia pure oggi in una condizione molto difficile. Non vedo cioè un Paese a loro ostile ma errori, ripeto, sì».

Ma per Assonime qual è la vera priorità per far ripartire il Paese? «Una vera legge di semplificazione, più coraggiosa di quella che è stata appena varata dal governo. Ci serve cioè la macchina capace di fare le cose. E cioè, la sanità da rifondare investendo parecchie risorse, l'istruzione per disporre di una forza lavoro capace e il riassetto del territorio perché l'Italia frana da tutte le parti. Queste priorità farebbero crescere l'economia e svilupperebbero altresì tecnologie d'intervento per la salvaguardia del territorio, ad esempio, da permetterci di esportarle in tutto il mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA