

La Cassa depositi e prestiti è una società per azioni controllata per circa l'86% dal ministero dell'Economia e per circa il 14% da fondazioni bancarie. Opera sostanzialmente come una banca di Stato e tra le sue attività c'è anche la partecipazione nel capitale di rischio delle imprese nazionali ritenute strategiche per lo sviluppo del Paese. La principale fonte di raccolta delle risorse finanziarie è costituita dal risparmio postale che la Cassa gestisce dal 1875.

Lo scenario

# Anas-Ferrovie o il ricorso a fondi infrastrutturali per rimpiazzare il gestore privato

«Se si volessero togliere le Autostrade al gruppo Atlantia, perché fare intervenire la Cdp quando abbiamo già l'Anas?». L'esponente della maggioranza, che vuole rimanere anonimo, da un lato smorza l'ipotesi circolata ieri di una discesa in campo della Cassa depositi e prestiti nel più delicato dossier politico-finanziario come il destino della rete autostradale dopo il disastro del crollo del ponte Morandi sulla A10 a Genova e l'avvio della procedura di «caducazione», cioè di revoca della concessione; dall'altro apre uno spiraglio su quello che al governo si valuta per dare una risposta politica senza attendere i tempi della giustizia penale, come ha detto il premier Giuseppe Conte.

Potrebbe dunque essere l'Anas, lo storico gestore delle strade italiane, il protagonista di questa storia. Ma non è detto che in realtà sia questa la «contromossa» annunciata da Conte nei confronti del concessionario che fa riferi-

mento alla famiglia Benetton. «Sarà una lunga partita a scacchi», continua la fonte governativa.

I pezzi intanto sono tutti sulla scacchiera. Innanzitutto c'è l'Anas, che gestisce più di 26 mila chilometri. Il passaggio dei circa 2.800 chilometri in concessione ad Autostrade per l'Italia, secondo fonti a conoscenza della questione, non sarebbe complesso né richiederebbe una gara, essendo già Anas un gestore pubblico. C'è anche un precedente su cui fare leva: nel 1977 il governo revocò al concessionario Sara la gestione dell'attuale Strada dei Parchi (la A24 Roma-Teramo e la A25 Torino-Pescara) affidandola all'Anas. Inoltre la società guidata da Vittorio Armani, da gennaio all'interno del gruppo Ferrovie dello Stato — anche se la maggioranza Lega-Cinquestelle vorrebbe tornare indietro rispetto alla fusione varata sotto il governo Gentiloni — non avrebbe neanche problemi di flussi finanziari, grazie ai pedaggi che incasse-

rebbe e che, al pari oggi di Autostrade/Atlantia, le consentirebbero di sostenere i debiti per investimenti e per il ristoro del gestore uscente.

L'esborso a favore della holding controllata dai Benetton per gli anni di concessione che non eserciterà sarà un punto delicato. Le cifre ipotizzate sono le più diverse e il calcolo è molto complesso. Ieri la stessa Mediobanca ha prima indicato una cifra, attorno a 10,8 miliardi — sottolineando che il mercato stima un risarcimento ancora più basso, attorno a 8-8,5 miliardi — per poi però correggere in serata l'ammontare a circa 22 miliardi (considerando anche i 9,4 miliardi di euro di debiti). Ipotesi e numeri «che non trovano sostanza», ha chiosato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, a proposito degli eventuali costi della nazionalizzazione di Autostrade. Anche perché ci sono da calcolare i danni che il governo chiederà ad Autostrade-Atlantia,

molti di più dei 500 milioni di euro messi sul piatto dalla società a favore delle vittime, degli sfollati e della città di Genova, nonché gli investimenti da portare avanti, già programmati dalla stessa Autostrade per 11,5 miliardi.

La suggestione Cdp invece da dove nascerebbe? Da due aspetti: da un lato dal fatto che la Cassa è un grande creditore di Autostrade; dall'altro perché dentro la cassaforte controllata dal Tesoro ci sono anche fondi infrastrutturali, come la quota in F2i, a loro volta già investiti indirettamente in varie tratte autostradali (Brennero, Brescia-Padova, Autovie Venete, Camionale della Cisa). Potrebbe essere quest'ultima la via per un coinvolgimento, mediato, della Cassa. Solo scenari, finora. Ma su cui il mercato ragiona e fa calcoli. Solo la perdita della concessione — sottolineava ieri l'agenzia di rating S&P — farebbe scattare per Atlantia l'obbligo di rimborso di 8,5 miliardi di bond.

**Fabrizio Massaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

20

**Le opzioni**

Nella maggioranza c'è chi dice: «Perché affidarsi a Cdp quando abbiamo già l'Anas?»

**miliardi**  
Il tetto massimo della stima degli eventuali costi della nazionalizzazione di Autostrade (dai 10 ai 20 miliardi)