

Aspi conferma: «Otto mesi basteranno per costruire il nuovo ponte in acciaio». Il blog M5S: «In Italia i pedaggi sono più cari» Ma i dati ufficiali delle tariffe lo smentiscono

ROMA L'ingresso del quartier generale listato a lutto e un minuto di silenzio. Così i consiglieri di amministrazione di Autostrade, nella prima riunione dopo la tragedia di Genova, hanno voluto commemorare le 43 vittime del crollo del ponte Morandi. Poi l'incontro ha preso il via ed è durato oltre quattro ore. Sul tavolo la relazione con gli impegni già annunciati dall'ad, Giovanni Castellucci, e dal presidente Fabio Cerchiai sabato scorso; l'esame della lettera di «caducazione» della concessione inviata dal governo e un resoconto sui primi pareri legali; la tempesta in borsa che in questi giorni sta colpendo le azioni del gruppo (ieri comunque la holding Atlantia ha chiuso con un progresso del 2,5%, recuperando una parte del capitale bruciato).

INTERVENTI CONFERMATI

Anche il board conferma e condivide: la società è in grado in 8 mesi, dall'ottenimento delle necessarie autorizzazioni, di realizzare a proprie spese un nuovo ponte in acciaio che andrà a sostituire quello crollato. L'attività di progettazione - si legge nel comunicato finale - «sta proseguendo». Il progetto vede coinvolti imprese, esecutori e progettisti anche di livello internazionale e prevede la demolizione delle attuali strutture rimaste così come delle abitazioni sottostanti e la ricostruzione del ponte in acciaio secondo le più moderne tecnologie ad oggi disponibili.

Via libera anche al fondo per le famiglie delle vittime, per gli sfollati, per la viabilità di Genova con interventi sul porto e viadotti alternativi, al pedaggio gratis su alcune tratte coinvolte. Complessivamente è confermata la cifra di 500 milioni. Un plafond che il governo però continua a ritenere insufficiente: dopo la stroncatura («è un'elemosina») del vicepremier Luigi Di Maio, l'altro ieri - in un'intervista al Corriere della Sera - anche il premier Giuseppe Conte ha giudicato la cifra inadeguata, chiedendo «almeno di quadruplicarla».

Probabilmente il fatto che, nel comunicato a fine cda, Autostrade abbia sottolineato che quelle indicate sono solo «la prima lista di iniziative» può essere considerata una iniziale replica alle richieste del governo. Il quale non arretra sulla questione della revoca della concessione. A questo proposito il cda tornerà a riunirsi prima della scadenza dei 15 giorni previsti dalla lettera di contestazione del Ministero dei Trasporti per produrre le controdeduzioni sul crollo del ponte Morandi.

Il percorso giuridico-amministrativo per un'eventuale revoca della concessione da parte del governo, comunque, non sarà né breve, né semplice, né a costo zero per lo Stato. Ed è proprio su questo ultimo punto che la società confida.

PERCORSO ONEROSO

Dopo le stime circolate nei giorni scorsi sull'entità dell'indennizzo come da contratto per il valore residuo (si è parlato di 15-20 miliardi di euro), ieri è stato reso noto anche un report di Mediobanca, secondo cui la cifra è di 10,8 miliardi di euro. Secondo Mediobanca «il valore dell'indennizzo è decisivo per ripagare gli azionisti e obbligazionisti di Autostrade per l'Italia e per evitare implicazioni su Atlantia, alla luce del fatto che sei miliardi di bond di Aspi sono garantiti» dalla holding. Atlantia potrebbe infatti finire «sotto grande pressione finanziaria» nel caso in cui «non venisse riconosciuto alcun indennizzo per la revoca della concessione». Senza contare che Autostrade per l'Italia garantisce 1,2 miliardi di bond di Atlantia, che dunque, in caso di fallimento della concessionaria, dovrebbe offrire garanzie alternative ai bondholder o rimborsarli anticipatamente.

Anche l'agenzia di rating Standard&Poor's ha studiato le conseguenze sul gruppo in seguito alla revoca delle concessioni, concludendo che «le negoziazioni per una compensazione potrebbero protrarsi e l'esito

non è prevedibile». L'agenzia ricorda che gli obbligazionisti hanno la possibilità di chiedere il rimborso alla pari di alcuni degli 8,5 miliardi di bond emessi da Autostrade. «In tal caso - continua - la capacità di Aspi di rispondere alle richieste degli obbligazionisti dipenderà dalla tempistica e dall'ammontare della compensazione». Oggi sarà la volta del cda di Atlantia e c'è da giurarci che questi numeri saranno dettagliatamente analizzati.

Il blog M5S: «In Italia i pedaggi sono più cari» Ma i dati ufficiali delle tariffe lo smentiscono

«Le nostre autostrade sono le più care di tutta Europa». Lo sostiene il blog dei 5 stelle. Ma è davvero così? «In Germania, Olanda e Belgio le autostrade sono pubbliche oltre che parzialmente gratuite - afferma il magazine on line

del movimento grillino - Dal primo luglio scorso la Germania ha deciso di inserire un pedaggio solo per i camion, che consentirà di investire entro il 2022 circa

7 miliardi di euro nelle infrastrutture stradali. Ci sono poi altri Paesi come Austria, Svizzera e Slovenia che hanno autostrade a pagamento, ma con prezzi decisamente più convenienti rispetto a quelli italiani». «Tra il 2008 e il 2016, secondo dati del ministero dei Trasporti - affermano ancora i 5 stelle - mancano all'appello 1,5 miliardi di investimenti preventivati sulla rete autostradale, a fronte di un incremento dei pedaggi del 25% (lievitati addirittura del 65,9% dal 1999 al 2013). Insomma, meno investi più guadagni, a scapito della sicurezza».

Dai dati delle concessionarie europee e dell'Aiscat, l'associazione che riunisce gli operatori italiani del settore, emerge però una realtà assai diversa. In base a questi numeri Autostrade applica un pedaggio medio di 7,36 centesimi di euro per chilometro, leggermente inferiore ai 7,96 della media della rete italiana e più basso degli 8,37 centesimi del Portogallo e degli 8,73 della Francia. Nettamente più alte sono invece le tariffe della Spagna (12,13 centesimi al chilometro) e del Regno Unito (16,02 centesimi). Guardando poi alle tariffe per i mezzi pesanti in Europa, emerge che sulla rete di Autostrade si pagano 12,9 centesimi al chilometro, contro i 14,12 della media della rete italiana. Decisamente più care Germania (14,73 centesimi di euro al km), Spagna (18,58 euro), Portogallo (20,92 euro).