

Autostrade pubblica il piano segreto Di Maio: in ritardo di 10 anni, inaffidabili

La mossa della società. Il vicepresidente del Consiglio: lo avremmo fatto comunque noi

Autostrade per l'Italia prende tutti in contropiede pubblicando il documento delle polemiche, coperto finora da segreto di Stato, anticipando quanto avrebbe fatto il governo legastellato. Si tratta del piano economico-finanziario, il misterioso «Allegato E» della convenzione firmata nel 2007 tra il gestore controllato da Atlantia di cui la famiglia Benetton ha circa il 30%.

È un cambio di strategia, considerando che Autostrade per l'Italia si è sempre opposta alla sua desecretazione motivandola con i segreti commerciali e industriali che il piano porta con sé. L'ultimo diniego Autostrade per l'Italia l'aveva firmato appena lo scorso marzo dopo la pubblicazione sul sito dall'allora ministro dei Trasporti Graziano

Delrio delle convenzioni tra Stato e concessionarie dopo anni di silenzio.

«La pubblicazione avviene in ritardo di dieci anni ben sapendo che l'avrebbe comunque fatto Danilo Toninelli. Sono inaffidabili», attacca il ministro dello Sviluppo, Luigi Di Maio. Il ministro dei Trasporti, da par suo, rincara la dose: «Entro domani (oggi per chi legge, ndr.) saranno pubblicati tutti gli atti delle concessioni».

Quello di Autostrade per l'Italia (Aspi) è un documento di 213 pagine composto da decine di tabelle, che certificano l'ammontare degli investimenti che la società aveva programmato di fare nel 2013, a valere sui cinque anni successivi, sulla rete di oltre 2.800 chilometri in gestione,

ottenendo la validazione del ministero dei Trasporti.

Si tratta di un allegato vecchio di cinque anni, l'ultimo in vigore perché approvato dal dicastero dei Trasporti dell'allora governo Letta non senza rilievi e modifiche. Ciò è necessario precisarlo perché in realtà ci sarebbe un piano economico-finanziario ancora più recente: è quello che la società ha presentato appena lo scorso giugno, nel quale è stata fissata la programmazione degli investimenti sui quali calcola la sua remunerazione e chiede per questo l'adeguamento tariffario al casello per i prossimi anni.

Fonti del ministero dei Trasporti fanno sapere che il piano economico-finanziario del 2018-2023 è stato però riman-

dato al mittente prima del crollo del viadotto del Polcevera a Genova sulla tratta A10 che Aspi ha in gestione: le richieste del gestore sono state giudicate troppo alte.

La dialettica tra Stato e concessionarie è solitamente molto accesa, perché i piani economico-finanziari mettono nero su bianco la remunerazione dei capitali investiti e si dipanano in tre differenti voci: manutenzione ordinaria, manutenzione non ricorrente e manutenzione straordinaria, oltre agli investimenti per l'ampliamento di corsie o la realizzazione di varianti di valico che i concessionari ritengono di dover fare. Il ministero deve però verificarli, valutando l'interesse pubblico.

F. Sav.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

30

per cento

la quota detenuta da Edizione, la holding della famiglia Benetton, in Atlantia, la capogruppo di Autostrade per l'Italia

I numeri di Autostrade

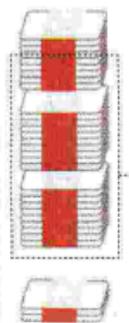
I rendimenti



10,21%
Tasso di remunerazione del capitale investito



6,85%
La remunerazione capitale, al netto delle tasse



€ 287,9 milioni
il costo per la manutenzione ordinaria nel 2017

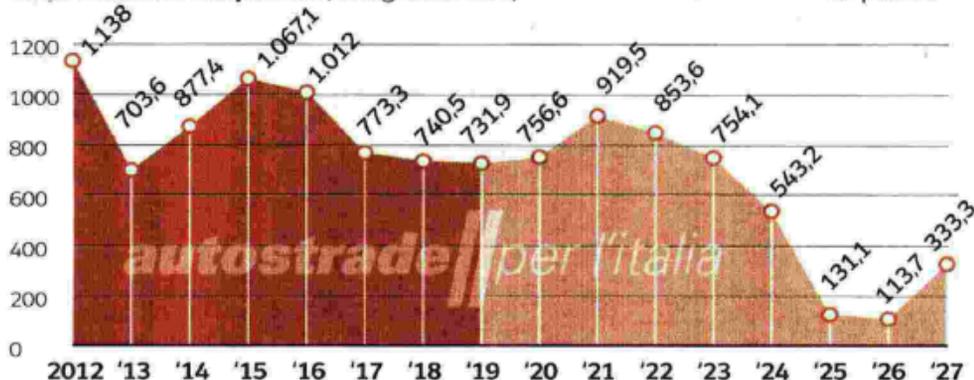
Di cui: **262**
destinati ad appalti esterni

€ 31,2 milioni
spese per la manutenzione ordinaria di ponti e viadotti

Fonte: ministero dei Trasporti; piano economico finanziario di Autostrade per l'Italia

Gli investimenti complessivi (in migliaia di euro)

■ previsti



La rete autostradale italiana

GESTIONE PRIVATA - 25 CONCESSIONI (6.000 km)

GESTIONE A.N.A.S. (1.000 km)



Il costo delle autostrade per gli automobilisti in Europa



abbonamento annuo



abbonamento annuo



Parigi → Lione circa 450 km



Bologna → Ventimiglia circa 450 km

