

## Autostrade, sulla concessione si consolida l'opzione di revisione dell'intero sistema

ROMA «Il coinvolgimento di Atlantia in Alitalia non può e non deve intrecciarsi con quella del Ponte Morandi». Il primo chiarimento del ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli al question time al Senato arriva nelle ore decisive per il coinvolgimento ufficiale di Atlantia nella newco di Fs e Mef, quindi dello Stato, per il controllo della compagnia. Ma al di là delle dichiarazioni di rito, che non devono tradire la linea dura contro Atlantia fin qui tenuta anche dal ministro dello Sviluppo economico, Luigi Di Maio, è evidente che i due tavoli, sulla carta separati, finiranno nella stessa «sintesi» politica che il premier Giuseppe Conte farà su due dossier strategici. Il che vuol dire che mentre si trova la quadra per un'operazione «di sistema» su Alitalia, sta per partire anche il capitolo della rinegoziazione della concessione autostradale affidata ad Autostrade per l'Italia, l'altra anima di Atlantia accanto ad Aeroporti di Roma. Una mossa che rientrerebbe nella revisione dell'intero sistema delle concessioni. Non si tratta infatti di avallare uno «scambio» tra la pratica Alitalia e quella delle concessioni, o di fare sconti ai Benetton come Di Maio continua a precisare. Ma lo stesso governo non può dichiarare guerra aperta ad Atlantia proprio mentre il gruppo scende il campo per salvare Alitalia accanto allo Stato.

Fin qui le ragioni politiche. Ma c'è un altro dettaglio che finirà per pesare: il rischio altissimo che una feroce battaglia giudiziaria possa anche chiudersi con un conto salato a carico delle casse pubbliche, tra indennizzi e risarcimenti. Senza contare l'entità elevata del valore di subentro che eventualmente dovrebbe pagare il nuovo soggetto concessionario e i rischi operativi dello stop alla convenzione. Qualcosa che a Palazzo Chigi cominciano a considerare seriamente se ieri Toninelli, per la prima volta, ha detto che «l'obiettivo è scongiurare qualsiasi ricaduta sulle casse dello Stato». Del resto, a sottolineare questi rischi sono gli stessi giuristi del ministero delle Infrastrutture nella relazione pubblicata il 2 luglio. Oltre a evidenziare le gravi inadempienze di Atlantia, sottolineano come al termine di una pesante battaglia legale, oltre al mantenimento della convenzione per Aspi potrebbe scattare il risarcimento da parte dello Stato, comprensivo anche di quello reputazionale. Lo Stato potrebbe pagare anche i maggiori oneri legati a una variazione del rating Atlantia-Aspi. Proprio ieri l'agenzia S&P ha messo in credit watch negativo il rating di Atlantia dopo il rapporto legale sul Morandi. E anche in caso di stop alla convenzione, Aspi potrebbe reclamare un indennizzo «particolarmente elevato» in applicazione dell'articolo 9bis della convenzione. Un indennizzo non dovuto, a parere dei giuristi. Ma il rischio rimane per lo Stato, dice la relazione. Di qui la conclusione: è «consigliabile» la rinegoziazione della convenzione. È una scelta politica. E anche se Toninelli insiste sulla «convincione di procedere con la revoca con gli strumenti e le valutazioni opportune», l'interesse delle casse pubbliche suggerirà a Conte un'altra via.