

Il ministero gela Autostrade

“Sulle tariffe nessun accordo”

In una lettera ad Aspi una serie di critiche anche sui costi della manutenzione

di **Vittoria Puledda**
e **Giovanna Vitale**

La giornata *clou* sulla carta dovrebbe essere martedì prossimo. Quando si terrà il consiglio di Aspi e quando la cordata di acquirenti - Cdp, Blackstone e Macquarie - dovrebbe presentare la sua offerta per l'88% della società che ha la concessione autostradale. Ma su quel percorso ha fatto irruzione, per l'ennesima volta, un elemento di complicazione forte. Nella tarda serata di giovedì, infatti, ad Aspi è arrivata, via Pec, la missiva firmata dal Direttore Generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali del Mit, Felice Morisco, che riprende gli otto rilievi critici sollevati dall'Autorità di controllo del settore, l'Art, al Pef, il Piano economico e finanziario della concessionaria per i prossimi 5 anni. In pratica, il documento che determina le tariffe, le manutenzioni ordinarie e non, e i nuovi investimenti che la società si impegna a fare. Ebbene, il Mit - pressato anche dalle critiche che sono piovute sul ministero in particolare dai 5 Stelle - ha a sua volta preso carta e penna e ha chiesto ad Aspi di spiegare le



▲ Braccio di ferro infinito tra governo e Autostrade

Le tappe

● 14 luglio

Nella notte il Consiglio dei ministri annuncia un accordo che dovrebbe portare la famiglia Benetton fuori da Aspi, venduta ad una cordata capitanata da Cdp.

● 28 ottobre

È convocato il consiglio di Atlantia per analizzare l'eventuale offerta di Cdp, con Macquarie e Blackstone.

● 30 ottobre

Se le lancette non verranno spostate, si terrà l'assemblea di Atlantia, per il processo di separazione da Aspi

proprie posizioni e di cambiare quello che va modificato. Il Mit non mette scadenze e prescrizioni ultimative, ma chiede chiarimenti perché «la richiamata documentazione e gli elementi informativi integrativi risultano condizione necessaria per il prosieguo dell'attività istruttoria». Che, dunque, non è ancora conclusa.

E qui si ritorna al punto di partenza, al consiglio di Aspi di martedì, che a quei rilievi dovrà dare risposta circostanziata. A partire dalle tariffe, un incremento medio annuo dell'1,75% chiesto (e ribadito nelle interlocuzioni precedenti con il Mit) e che invece l'Art contesta, sostenendo che debba intendersi come valore massimo mentre quello «fisiologico», dato dalle componenti

ordinarie di gestione e costruzione, sarebbe pari all'1,08% annuo (valore che sale all'1,58% applicando alcune rettifiche). Non solo, a proposito dei costi della «manutenzione incrementale» scrive l'Art che «l'inclusione di tali interventi nella costruzione tariffaria, con conseguente addebito degli oneri relativi agli utenti per 1,2 miliardi, va attentamente valutata dalla direzione generale del Mit». Seguono poi gli altri rilievi, sul recupero di produttività, sugli indicatori di sostenibilità economica e finanziaria e su altri aspetti tecnici. Che però, alla fine, hanno effetti molto concreti su quanto si paga al casello e su quanto efficienti sono le autostrade.

Ma anche su quanto rendono, le autostrade. E qui il discorso ritorna alla trattativa con Cdp e i due fondi stranieri. Per arrivare a un'offerta vincente ci vuole una misura della redditività di Aspi, fissata dal Pef. Che, a quanto pare, è ancora ben lungi dall'essere pronto per essere approvato. Mercoledì è fissato un cda di Atlantia, la controllante di Aspi, per analizzare l'eventuale offerta di Cdp&co. «Se si completerà questa fase di negoziato tra Cdp e Atlantia si potrà concludere solo dentro al perimetro delle proposte di accordo fatte la notte del Consiglio dei ministri tra il 14 e il 15 luglio», ha spiegato ieri la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli. GIORNALISMO RISERVATO