

La svolta su Aspi spiegata da Toninelli. Risate

SoundCheck. L'ex ministro grillino ha diffuso un video sui social con cartelli esplicativi: "Lo stato non paga un cent", "A pagare miliardi saranno i Benetton". Un racconto lontano dalla realtà dei fatti e monco di un intero capitolo

Non si è ancora capito chi ne esca vincitore dalla partita delle autostrade italiane. Se lo stato oppure Atlantia. E non c'è nulla di strano perché - restando nella metafora calcistica - siamo solo a fine primo tempo. Quello tra Autostrade per l'Italia e il governo è infatti un accordo di massima che andrà nelle prossime settimane ultimato e firmato. Si dice, ai piani alti di Atlantia, che si potrebbe giungere a una firma prima dell'anniversario del crollo del ponte Morandi. Per raggiungere il 90esimo e quindi conoscere il vincitore servirà soprattutto un elemento finora sconosciuto: quanto vale la società Autostrade? Non essendo quotata in Borsa il suo valore non è aggiornato minuto per minuto e, prima, la riduzione dell'indennizzo in caso di revoca della concessione (introdotta nel decreto "milleproroghe") e, dopo, la pandemia di coronavirus hanno seminato incertezza su quanti soldi valgono le concessioni di Aspi.

Ma possiamo comunque contare su alcune certezze. Prima fra tutte, mai fidarsi di Danilo Toninelli. L'ex ministro per le infrastrutture ha diffuso un video sui social in cui spiega - a parole sue - il compromesso tra Aspi e il governo Conte. Toninelli mostra alcuni cartelli durante il video. Inizia con "Fuori i Benetton da Autostrade" il che è più o meno corretto: secondo le ipotesi di cui si sta scrivendo in questi giorni Atlantia, che oggi controlla l'88 per cento di Autostrade ed è a sua volta controllata per circa un terzo dalla holding dei Benetton, dovrebbe scendere fino al 10 per cento. Questo dopo l'aumento di capitale di Cassa depositi e prestiti, l'acquisto di azioni da parte degli investitori istituzionali e la quotazione in Borsa.

Ma è al secondo cartello che iniziano i brividi: "Lo stato non paga un cent", seguito da pollicione ostentato. Ecco, questo è proprio un tarocco. Se Cassa depositi e prestiti dovesse entrare in Aspi con un 30 per cento circa del controllo, dovrebbe sborsare alcuni miliardi di euro. La stima che circola del valore della

società è attorno ai 10 miliardi di euro: se così fosse a Cdp ne verrebbero chiesti circa 3. Non proprio noccioline, eh? E se ci fossero dubbi sul considerare Cdp un braccio dello stato, li chiarisce il ministro dell'Economia: sul suo sito è specificato che quasi l'83 per cento della Cassa è in mano al Mef. Si tratta di soldi investiti dai risparmiatori postali, e che se destinati in Autostrade non potranno essere usati per altri scopi. Avrebbero cioè quello che gli economisti chiamano "costo opportunità". In un momento di crisi economica, secondo alcuni sarebbe stato più opportuno destinare i 3 miliardi per ricapitalizzare settori strategici a corto di liquidità. Mentre ancora non c'è certezza sui soci che potrebbero acquistare le azioni di Atlantia: se anche questi fossero riconducibili al settore pubblico, le somme versate si aggiungerebbero ai probabili 3 miliardi pagati dallo stato. E' semmai vero che lo stato potrebbe rientrare dall'investimen-

to, dopo qualche anno: i rendimenti di Autostrade sono stati elevati negli ultimi anni e - nonostante il dovuto taglio dei pedaggi deciso dall'autorità dei trasporti per i concessionari e a cui Aspi non si è ancora adattata - è probabile che continuerà a rimanere in utile. Ma forse Toninelli avrà pensato che tutta questa complessità non ci stava su un foglietto di carta.

Passiamo oltre: "A pagare miliardi saranno i Benetton", con nuovo pollicione che gli varrà nuovi meme. Anche qui, ci sono due verità: il preaccordo prevede che la vecchia proprietà paghi 3,4 miliardi di euro come somma risarcitoria per il crollo del ponte Morandi, ma d'altra parte si aspetta di incassare qualche miliardo dalla vendita delle proprie azioni. Anche qui, se ci guadagnerà o meno dipenderà dalla valutazione di Autostrade: se dovesse incassare poco più di 3 miliardi Atlantia, e quindi in parte i Benetton, potrebbero chiudere in pari. Proprio per questo

il valore di Autostrade è cruciale: lo stato non vorrà valutarla un prezzo troppo alto per non far sborsare una somma eccessiva a Cdp e rischiare di far incassare ad Atlantia una cifra troppo alta; ma d'altra parte un prezzo troppo basso rappresenterebbe uno scarso rendimento futuro delle autostrade per la nuova proprietà pubblica, a cui non conviene quindi comprare a prezzo stracciato se ci tiene a ripagare l'investimento.

Non sappiamo chi abbia spiegato a Toninelli il compromesso trovato la scorsa settimana per evitare la revoca. Ma il suo "mini-Bignami" è proprio lontano dalla realtà dei fatti, almeno quella che conosciamo fino a ora.

È nel suo racconto manca un intero capitolo, che in realtà è assente anche dal tavolo della trattativa tra l'azienda e l'esecutivo: la tutela della concorrenza. La super-concessione ad Autostrade, che rappresenta quasi la metà della rete autostradale italiana, sappiamo ormai che ha rappresentato per anni un regalo ai privati a spese dei contribuenti e degli automobilisti. Altissimi rendimenti, scarsa manutenzione, regolamentazione debole, rincari dei pedaggi e investimenti sotto le aspettative. Comportamenti, culminati con il crollo del ponte Morandi, che possono giustificare la perdita di fiducia nel concessionario, ma il rischio è che con il controllo pubblico non cambi granché. Un passo per riuscire sarebbe seguire le direttive dell'Autorità di regolazione dei trasporti che ha ridotto l'ambito ottimale delle future concessioni a 315 chilometri di rete. Mentre oggi Aspi gestisce un perimetro quasi dieci volte più ampio. Spacchettare la rete e metterla a gara potrebbe rendere più competitivo il mercato e raggiungere - senza i rischi di una gestione pubblica (ben rappresentati anche da Toninelli) - buoni investimenti e bassi pedaggi.

Loenzo Borga

I soldi europei per far crescere l'Italia. Viva il partito del pil!

(segue dalla prima pagina)

Non è certo un caso che in questo momento il più popolare tra i leader della Lega, Luca Zaia, sia anche il più distante dalla leadership incarnata da Matteo Salvini. La quinta ragione che ci permette di concludere il nostro ragionamento ha a che fare invece con la sorprendente difficoltà incontrata dal bravo capo degli industriali ita-

liani, Carlo Bonomi, a rappresentare con forza il partito del pil. Il ceto produttivo italiano non apprezza questo governo ma sa che l'alternativa sarebbe infinitamente peggiore. E per questo sono molti gli imprenditori che anche al nord (chiedere per esempio ad Alberto Bombassei) sognerebbero di avere una Confindustria capace di uscire dai costi detto approccio sindacale (lista della spesa) e capace di adottare un approccio diverso per cavalcare le trasformazioni, guidare i cambiamenti e dare il buon esempio offrendo un messaggio rivoluzionario: non solo cosa può fare il governo per noi, ma cosa possiamo fare

noi per cambiare l'Italia. E sia che si parli di nord Europa sia che si parli di nord Italia il problema resta lo stesso: il problema non sono i soldi che verranno dati a paesi già molto indebitati, come il nostro, ma il problema è se i soldi che arrivano dall'Europa verranno usati per migliorare i consensi dei partiti al governo o per migliorare gli indicatori economici di quel determinato paese. E per migliorare gli indicatori economici più che concentrarsi su ciò che dicono i sondaggi tocca tornare a concentrarsi su ciò che ogni giorno prova a sussurrare al paese il cuore pulsante dell'Italia: il partito del pil.

Non c'è ripresa post Covid senza fiducia. Il caso del traffico aereo

Gestori aeroportuali e compagnie devono proporre misure efficaci e convincenti per contrastare la percezione di insicurezza. Appunti per ripartire

Roma. Dopo aver toccato il fondo con la chiusura dei confini tra stati per contenere la pandemia, il traffico aereo comincia ora a risalire la china. Sarà un processo lento - ripetono le associazioni internazionali di categoria - e per rivedere i numeri pre Covid ci vorrà qualche anno. Basti pensare che lo scalo italiano con il volume maggiore di passeggeri, il Leonardo Da Vinci di Fiumicino, conta circa 100 movimenti di aeromobili e meno di 10 mila passeggeri al giorno da quando il decreto del ministero dei Trasporti ha riaperto al pubblico gli aeroporti, lo scorso 3 giugno. Per tornare a chiudere l'anno con 43,5 milioni di passeggeri e circa 308 mila movimenti (dati 2019 di ADR - Aeroporti di Roma), la strada è ancora lunga e gli ostacoli non riguardano

solamente il coordinamento tra paesi e le eventuali limitazioni di movimenti.

Analogamente a quanto accaduto dopo l'attentato alle Torri gemelle, anche oggi a scoraggiare i passeggeri c'è un problema di sicurezza percepita. Riconquistare la fiducia di chi vorrebbe tornare a viaggiare è l'obiettivo di tutti gli anelli della filiera - dalle compagnie aeree ai gestori degli scali aeroportuali - che devono tentare di proporre misure efficaci e convincenti per accelerare la domanda di viaggi aerei essenziali e non essenziali.

Uno dei deterrenti agli spostamenti è il fatto di transitare per molte ore in luoghi chiusi. Nel caso del traffico aereo, oltre al tempo trascorso a bordo, c'è anche la necessità di attraversare l'aeroporto. Tutta-

via, la riorganizzazione degli spazi e le misure di prevenzione introdotte, tra rilevamento della temperatura, sanificazione e tracciamento dei flussi, rendono questi luoghi tra i più controllati. Facendo da confine di ingresso nelle città, gli aeroporti finiscono anzi per funzionare come cuscinetti in grado di isolare tempestivamente eventuali positivi. È quello che è successo a Fiumicino nel giorno della riapertura delle frontiere, dove una famiglia proveniente da Chicago e positiva al Covid è stata subito intercettata e messa in isolamento. Come da protocollo, i passeggeri a bordo del volo in cui viaggiavano i positivi sono stati contattati e avvisati.

Sulla percezione della sicurezza durante il viaggio, la reticenza a mettere in prati-

ca le misure di distanziamento sociale, specialmente da parte delle compagnie aeree low cost, non gioca a favore del settore. Bilanciare questo limite è tra gli scopi delle recenti linee guida dell'agenzia Icao (l'organo delle Nazioni Unite per l'aviazione), che consigliano misure severe sulle procedure di imbarco e di assegnazione dei posti, sulla gestione dei bagagli e la disinfezione degli ambienti.

Un capitolo è interamente dedicato alla qualità dell'aria sugli aeromobili, che già secondo uno studio dell'Easa del 2017 risulta migliore rispetto a quella osservata in normali ambienti interni come scuole, uffici e abitazioni. Tra gli strumenti più efficaci per sanificare l'aria ci sono i filtri Hepa, in funzione su tutti gli aerei proget-

tati dopo il 1985, che secondo le compagnie aeree hanno prestazioni simili a quelli utilizzati nelle sale operatorie degli ospedali, in grado di catturare più del 99 per cento dei microbi (virus e batteri) presenti nell'aria. Il tema era già stato sollevato durante l'epidemia di Sars nel 2003, quando la Commissione europea, rispondendo a un'interrogazione, ha difeso l'efficacia di questi filtri. "Il rischio di trasmissione della Sars a bordo di un aereo è molto limitato", si legge nel documento, che cita come fonte l'Oms. Anche per affrontare la crisi da Covid, acquisire solide basi scientifiche che permettano di dare informazioni corrette e accurate potrebbe essere un fattore vincente per rassicurare equipaggi e passeggeri. (mcs)

Influenza o coronavirus? Prepariamoci al dilemma di novembre

Il malanno stagionale potrebbe essere preso come una seconda ondata di Covid-19, alimentando il panico. Tenere pronti tamponi e reagenti

La domanda che tutti dovrebbero porsi da "ieri" è: "Cosa succederà a partire da novembre (sempre che le temperature si mantengono discrete se no si anticipa) quando l'annuale epidemia di influenza inizierà la sua stagione 2020-2021?". Se colpirà, come accade per le precedenti stagioni tra i 5 e gli 8 milioni di italiani, la popolazione penserà che si tratta di una normale influenza o penserà a una secon-

totalmente impreparato ad affrontare la pandemia di inizio anno, sarebbe costretto a chiudere tutto e a portare l'economia al definitivo tracollo vista l'impossibilità di finanziare milioni di disoccupati con strumenti quali la cassa integrazione ordinaria o in deroga, la Naspi o i sussidi vari (tutte cartucce a debito già sparate). In poche settimane avremmo qualche milione di persone che ai primi sintomi di febbre e mal di testa inizierebbe ad andare in panico: avrà il Covid? E come lo posso sapere? Semplicemente facendo un tampone e forse, ma se si è già avuto il virus come asintomatico, con un esame sierologico.

C'è però un problema: per fare qualche milione di tamponi occorrono i tamponi appunto e fin qui nessun problema ma soprattutto i reagenti e le macchine per l'analisi dei campioni. E qui viene il difficile perché al di là della propaganda e salvo il Veneto che i reagenti se li è fatti da solo, a cinque mesi dall'inizio pandemico mancano ancora reagenti e soprattutto attrezzature che riescano a processare ben più di 500 tamponi al giorno; del resto se a dicembre si dovesse avere un milione di casi di influenza, considerati i familiari, di tamponi ne servirebbero ben più degli

attuali 50/60 mila al giorno. Nel mio libro "Le scomode verità", edito da Solferino, riporto una cronologia degli eventi che denota la totale impreparazione dell'Organizzazione mondiale della sanità che come compito primario ha quello di essere la "sentinella" delle pandemie e che invece non ha lanciato alcun allarme, anzi il 18 febbraio, l'Oms - i cui esperti erano in Cina per monitorare i contagi - mette in guardia il mondo contro inutili allarmismi e misure "sproporzionate"; ma evidenza anche l'abitudine del nostro governo a raccontare frottole al paese: il 27 gennaio, Conte, dopo giorni e giorni in cui le tv di tutto il mondo ci mostravano le catastrofiche immagini di Wuhan, dichiarò che "l'Italia è prontissima a fronteggiare l'emergenza avendo adottato misure cautelative all'avanguardia". Quali siano queste misure e dove sia finito il piano del ministero della Salute da adottare in caso di eventi pandemici, non è dato sapere; come ignote sono le informazioni riservate che hanno indotto Conte a firmare, il 31 gennaio, il decreto che proclama lo stato di emergenza per la durata di 6 mesi. Quel che vediamo è che ancora oggi siamo abbondanti, molto abbondanti, di protocolli su come sanificare ogni cinque minuti

una sedia, sul distanziamento, sul dare le colpe a chi ha voglia di ricominciare a lavorare (lo fa a suo rischio e pericolo) mentre sul resto il paese è carente. Ma a nessuno dei tanti, troppi organismi nazionali che si occupano di salute (ministero, Aifa, Iss, Csis ecc.) è venuto in mente di pensare: "Se accadesse anche da noi, saremmo pronti?". Abbiamo tute per i medici e gli infermieri, mascherine, test e così via? No persino alla dottoressa Annalisa Malara che ha di fatto scoperto il Covid sul "paziente 1" a Codogno, quando richieste di poter fare il tampone la risposta fu, più o meno "a suo rischio e pericolo".

Ma da quanto tempo circola questo virus? Altro che gennaio 2020! Probabilmente era già in circolazione da mesi se nelle acque reflue di Milano e Torino sono state trovate tracce del virus già a dicembre 2019; e che dire degli ospedali di Milano, Como e Piacenza che a dicembre segnalavano un raddoppio delle "polmoniti anomale"? Ora scopriamo che ad Alzano Lombardo c'erano già a novembre. Ma non finisce qui: nel marzo 2019 l'Istat dice che sono stati oltre 15 mila i decessi per malattie respiratorie, 16.220 a marzo 2018 (nel marzo 2020 per Covid-19 i decessi sono 12.352). Altri dati purtroppo nonostante la

plethora di scienziati non ce ne sono. Tuttavia la domanda che ora si fa sempre più pressante è: "Ma era tutta influenza o il sistema sanitario era in sonno mentre un'altra epidemia di influenza si stava già svolgendo allegramente? I segnali per un disastro verso fine anno ci sono tutti e una semplice domanda è lecita: "Questa volta siamo preparati, abbiamo i reagenti che sarebbe bene produrre in Italia, abbiamo i camici protettivi, ab-

A cinque mesi dall'inizio pandemico mancano ancora reagenti e soprattutto attrezzature che riescano a processare ben più di 500 tamponi al giorno

biamo rafforzato la sanità territoriale, i medici di base ci sono? Il dubbio si fa paura; e accadesse che si scambi una normale influenza per una seconda ondata, cosa assai probabile, per l'Italia sarebbe un disastro, altro che "troica". Speriamo in un ravvedimento operoso del governo.

Alberto Brambilla
presidente Itinerari Previdenziali

da ondata di Covid-19? E siccome è normale che prevalga questa seconda ipotesi certificata da molti virologi ed epidemiologi, cosa potrebbe succedere? Sarebbe il panico totale! Tutti si sospetterebbero a vicenda, le aziende richiuderebbero i battenti e lo stato, che si è trovato impreparato ad affrontare la pandemia di inizio anno, sarebbe costretto a chiudere tutto