



L'ESECUTIVO CI RIPENSA  
"NIENTE NAZIONALIZZAZIONE  
MA CONCESSIONI PIÙ BREVI  
PER LE AUTOSTRADE"

GALLOTTI, GRASSO E INDICE - P.7

ANSA

# Autostrade, concessioni più brevi Ma sfuma la nazionalizzazione

Il piano del governo presentato a Bruxelles. Il cda: rispettati gli obblighi. Toninelli: indecenti

**SIMONE GALLOTTI**  
GENOVA

Il piano c'è, lo stanno studiando gli uffici tecnici del ministero delle Infrastrutture e prevede la rivoluzione del sistema delle concessioni autostradali. Stop ai maxi rendimenti, tariffe più basse e una gestione più breve, sia nei tempi che nei tratti di strada affidati che non dovrebbero superare i 315 chilometri. L'opposto di quanto avviene ora.

Ieri a Bruxelles c'è stato il primo confronto tra il governo italiano e la Commissione. Una riunione tecnica, a cui ha partecipato anche Gino Scaccia, capo di gabinetto e braccio destro amministrativo del ministro Danilo Toninelli. Nel corso dell'incontro i funzionari europei hanno cercato di capire la strategia del governo sul futuro delle autostrade italiane. C'era un

accordo tra Roma e Bruxelles, ma adesso le intenzioni sono di cambiare pagina. Lo schema per ora è stato accennato solo a parole e poggia sull'asse con l'Authority dei Trasporti (Atr) che sulle autostrade è già intervenuta in passato, chiedendo di rivedere una serie di benefici per il concessionario che l'attuale sistema concede. È la legge che impone di fare riferimento all'Authority guidata da Andrea Camanzi per le nuove concessioni e con il nuovo schema le maglie si stringono: non c'è più il rischio zero per il concessionario. Se il traffico diminuisce rispetto alle previsioni, lo Stato non deve compensare. I rendimenti per i concessionari vengono drasticamente ridotti e le tariffe si basano sul price cap, con un sistema di revisione ogni cinque anni che dovrebbe scongiurare aumenti pesanti

per gli automobilisti. E in fondo lo schema che l'Authority aveva deliberato per il rinnovo di alcune autostrade piemontesi del gruppo Gavio. Non è l'unico elemento portante del piano: Camanzi aveva anche individuato due anni fa «l'ambito ottimale» delle concessioni. Non meno di 180 chilometri (non sarebbe economicamente sostenibile) e non più di 315, perché oltre finiscono le economie di scala. Autostrade per l'Italia oggi gestisce più di 3 mila chilometri. I rapporti tra Autorità dei Trasporti e ministero sono strettissimi, non solo per legge. Toninelli ha pescato a Torino per il ruolo decisivo di capo della direzione che si occupa anche di Autostrade, scegliendo Assunta Luisa Perrotti, ex braccio destro di Camanzi. Il piano funziona però con le nuove concessioni, applicarlo su quelle

esistenti farebbe partire un'altra dura battaglia legale tra Stato e concessionari. Però ieri il sottosegretario Giancarlo Giorgetti ha stoppato la nazionalizzazione («Anas non sarebbe in grado di farlo»), ma ha invece spinto per «fare una gara in cui si rimetta in gara la concessione, a condizioni diverse».

Intanto Autostrade prepara la contromossa: dovrebbe essere spedita a breve la lettera di risposta alle contestazioni del governo. La tesi sul «puntuale adempimento» rivendicato dalla società poggia su tre pilastri: non si può revocare la concessione, la manutenzione ordinaria e straordinaria è stata fatta più di quanto previsto dagli accordi e il Ponte Morandi era controllato. Una ventina di pagine che sono state approvate dal cda di Atlantia, la società che fa capo alla famiglia Benetton e

che controlla Autostrade per l'Italia. Il documento ribadisce come il costo totale della manutenzione delle rete abbia superato i 2 miliardi di euro, al diso-

pra quindi della soglia indicata dai contratti della concessione. Il primo capitolo è dedicato all'offensiva giuridica sulla procedura di revoca, mentre c'è

un'ampia parte sul ponte Morandi in cui Autostrade sostiene di aver monitorato sempre la struttura con sistemi adeguati. «È indecente» ha tuonato il

ministro Toninelli. «Far crollare il ponte, causando 43 morti, non era nel contratto» ha rincarato la dose il vicepremier Luigi Di Maio. —



Genova, qual che resta del Ponte Morandi dopo il crollo che ha causato la morte di 43 persone