

La guerra dei rinvii per nascondere tutte le concessioni

Per 8 mesi il dicastero non si è adeguato all'obbligo imposto dall'Anac di pubblicare tutto. Il rimpallo iniziato con Delrio

» CARLO DI FOGGIA

Anziché affannarsi sulle date delle "pressioni" ricevute dai signori delle autostrade per nascondere le concessioni, il ministero doveva pubblicare tutto subito, visto che glielo imponeva l'Anac (e la legge). Invece il predecessore, Graziano Delrio, e poi gli stessi uffici guidati dal nuovo inquilino, Danilo Toninelli, hanno impiegato mesi, tra rimpalli e richieste inutili. E solo dopo il crollo del Morandi è arrivato il via libera a pubblicare i documenti.

IERI TONINELLI è tornato a difendersi dopo che nei giorni scorsi ha denunciato le "pressioni" svelando le lettere dell'Aiscat, la Confindustria dei concessionari, e di Autostrade per l'Italia (Aspi) che si opponevano minacciando azioni legali, ma inviate quando c'era Delrio. "Il ministero non muore con il cambio del ministro perché alcuni dirigenti sono rimasti. Io gli ho chiesto di pubblicare i documenti e loro hanno detto no", ha ribadito. In effetti in via Nomentana hanno fatto di tutto per ritardare l'evento. Un terrore, o forse altro, ha pervaso gli uffici del Mit. A leggere il carteggio con l'Anac si resta sbalorditi.

Le concessioni sono rimaste segrete per 20 anni, nonostante siano state siglate con Anas, spa pubblica, e poi aggiornate col ministero. Così ai concessionari sono stati garantiti regali miliardari senza nessun controllo.

A dicembre 2017 il senatore M5S Andrea Cioffi, oggi sottosegretario ai Trasporti, fa un esposto all'Anac per chiedere di pubblicarle. L'Anac ha l'autorità in materia di trasparenza dal 2013, ma nessuno al ministero aveva mai pensato di chiedergli un parere. A gennaio 2018, l'*Authority* scrive alla Direzione vigilanza sulle concessionarie autostradali - da pochi mesi guidata da Vincenzo Cinelli, indagato per il disastro di Genova insieme al suo predecessore Mauro Coletta, per 13 anni *dominus* dell'ufficio - e dice che è un obbligo pubblicare tutto, perché sono contratti pubblici e l'interesse pubblico è preminente. Invece di farlo, il Mit chiede ai concessionari il permesso. Risposta dell'Aiscat (11 gennaio): assolutamente no, "ci sono incomprimibili interessi di natura economica, commerciale e industriale". A quel punto, negli uffici di Delrio si inventano la soluzione geniale: girano la palla all'Anac e nel frattempo pubblicano le concessioni, ma senza gli allegati decisivi, come i Piani eco-

nomico-finanziari che custodiscono le stellari remunerazioni degli investimenti che assicurano pedaggi sempre crescenti. La pubblicazione avviene alle 17, quella di Aspi compare solo in serata.

Sorpreso dalla cosa, il 15 febbraio l'Anac riscrive al ministero e ribadisce che va pubblicato tutto. La lettera ricorda il principio che separa i cittadini dai sudditi di un emirato: il controllo pubblico degli atti. "La sana gestione della rete autostradale è resa possibile proprio attraverso il controllo degli eventi che riguardano il concessionario - scrive l'Authority di Raffaele Cantone - e che in nessun caso devono arrecare pregiudizio all'interesse pubblico alla gestione dell'autostrada in piena sicurezza per gli utenti e con la realizzazione dei necessari investimenti". Per questo "non consentire la consultazione dei Pef impedisce il controllo sull'effettivo perseguimento dell'interesse pubblico sotteso alle gestioni concessorie, violando un principio cardine del nostro ordinamento". Chiede poi al ministero di fornire "reali e concrete motivazioni" per impedire la pubblicazione, visto che quelle finora elencate non stanno in piedi. Una legge e pensa: adesso pubblicano tutto. E invece no: dagli uffici di Cinelli inizia un

nuovo intenso scambio di lettere con i concessionari, che fanno il diavolo a quattro. Autostrade scrive due lettere, evocando il sinistro rischio che venga commesso il reato di agiotaggio. Anac ribadisce in aprile che sono motivazioni risibili. Il ministero non si adegua. Si badi bene: non è una scelta politica, è un obbligo di legge. Nel 2014, regnante Maurizio Lupi, Coletta respinse la richiesta del presidente della neonata Autorità dei Trasporti, Andrea Camanzi, non un passante, di avere i documenti spiegando che si trattava di dati sensibili per i concessionari. Eppure parliamo dell'*Authority* del settore, a cui il governo Monti, con un regalo ai signori delle autostrade, ha concesso di regolare solo le concessioni "nuove", cioè quasi nessuna.

IL 2 GIUGNO a Delrio subentra Toninelli. Parte l'input a pubblicare tutto. Passano altre due settimane e il 19 giugno Cinelli chiede un ulteriore, inutile, parere all'ufficio Foia (*Freedom of Information Act*) della Funzione pubblica, visto che - si legge - ha ricevuto richieste di accesso agli atti. La richiesta resta lì ferma per due mesi. Solo il 21 agosto, sette giorni dopo il disastro di Genova, arriva la risposta pleonastica: la legge "riserva" all'A-

nac il controllo sulla pubblicazione degli atti. Cinque giorni dopo, Aspi pubblica il Pef 2013 (ma si scorda quello del 2007) per bruciare Toninelli. Lo stesso giorno il Mit pubblica tutte le concessioni. Storia emblematica della burocrazia paralizzata, ma che non sembra aver insegnato molto. Da giorni l'associazione abruzzese Soa aspetta che il Mit gli mostri il nuovo Pef della Strada dei Parchi in discussione. Cinnelli si è opposto per 4 mesi, con il solito parere alla Funzione pubblica. Il responsabile per la Trasparenza del Mit gli ha dato torto venerdì. Il ministero ancora non si è adeguato. Soa ricorrerà alle Procure.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ultimo miglio

Chiesto pure un parere alla Funzione pubblica

La risposta sette giorni dopo il disastro ligure

.....



Cui decide Il ministro, Danilo Toninelli. Sotto, la lettera Anac *LaPresse*