

Autostrade di Toto: ci pensa lo Stato

FILT CGIL

» CARLO DI FOGGIA

L'intento è nobile, il mezzo molto meno. E l'esito rischia di tramutarsi in un bel regalo per il costruttore Carlo Toto, l'ex "capitano coraggioso" dell'Alitalia.

Toto è proprietario dell'Autostrada dei Parchi (ha in concessione la l'A24 Roma-Teramo e l'A25 Roma-Pescara) che collega il Lazio con l'Abruzzo: 281 chilometri d'asfalto, ben remunerata da aumenti tariffari che l'anno resa una delle tratte più care d'Italia.

E da lunedì potrebbe beneficiare di un grosso sconto da parte dello Stato. Per quel giorno è, infatti, previsto in commissione Bilancio alla

Camera il via libera all'emendamento del governo alla manovra che risolve un problema non da poco al costruttore abruzzese: i lavori di "messa in sicurezza antisismica" dell'autostrada, che attraversa due faglie e parte dei territori colpiti dai terremoti del 2016.

FUNZIONA così: il governo autorizza Toto a non versare le rate della concessione del 2015 e del 2016, pari a 111,7 milioni, destinandoli ai lavori di messa in sicurezza dell'A24 e dell'A25. Soldi che Toto dovrà poi versare allo Stato con gli interessi legali ma in tre comode rate solo nel 2029, 2030 e 2031, cioè un anno dopo la scadenza della concessione, prevista nel 2030. L'intervento di "messa in sicurezza sismica" è previsto dalla legge di stabilità del

2013 che autorizza, qualora i costi fossero eccessivi, anche a rinegoziare la concessione.

Finora, però, Toto ha cercato di abbinarlo a progetti faraonici a condizioni, per lui, molto favorevoli: la proroga senza gara della concessione di 20 anni, al 2050, e aumenti tariffari del 2% (i pedaggi dell'Autostrada dei Parchi hanno subito già un rincaro dell'1,62% nel 2017, dopo il 3,45% del 2016, l'8,3% del 2014, l'8% nel 2012, l'8,14% nel 2011 etc.). In cambio promette lavori per 6,5 miliardi per accorciare il tracciato e costruire nuovi viadotti e gallerie. L'ultima versione del progetto è stata inviata, non a caso, nei giorni scorsi al Ministero delle Infrastrutture. Toto ha dalla sua l'appoggio del governatore abruzzese Luciano D'Alfonso e del viceministro Riccardo Nencini, ma finora le precedenti versioni (nel 2016 valeva 5,7 miliardi) sono state respinte anche per la contrarietà del ministro Graziano

Delrio, disponibile ad allungare, di poco, la concessione (ci sarebbe anche l'ok dell'Ue) ma per il solo piano economico-finanziario, che vale 2,5 miliardi, e concentrato sulla sicurezza. La legge prevede l'affidamento in concessione delle autostrade ai privati, che si impegnano a gestirle e a curarne la manutenzione in cambio dei pedaggi. Grazie ai controlli laschi e alla segretezza degli accordi, i signori delle autostrade hanno fatto affari d'oro.

Succede quando si privatizza un monopolio naturale. Quando lo Stato ha privatizzato quella dei Parchi, la società era in attivo ma gli aumenti tariffari si sono susseguiti senza sosta. Da un anno e mezzo Toto promette miracoli, intanto però il governo ha deciso di fatto di accollarsi per 20 anni il costo della messa in sicurezza sismica. "Che senso ha privatizzare un'autostrada se poi lo Stato deve pagare la manutenzione ordinaria e straordinaria?", attacca il segretario di Rifondazione comunista Maurizio Acerbo.



Imprenditore Carlo Toto



La partita dietro

Il costruttore vuole allungare la concessione di 20 anni, Delrio meno. Le tariffe già alle stelle