

Autostrade, ora le concessioni finiscono nel mirino dell'Anac

ROMA Ci sono «fenomeni particolarmente gravi di inosservanza o di applicazione distorta della normativa di settore». Dopo il tragico crollo del Ponte Morandi di Genova, è un report pesante dell'Anac a riaccendere i riflettori sull'intero settore delle concessioni pubbliche, dal gas agli aeroporti fino alle autostrade. Il presidente Raffaele Cantone ha appena inviato il dossier a governo e Parlamento nella speranza che agiscano in fretta di fronte a «una serie di fenomeni potenzialmente sintomatici di singolari criticità e anomalie», che assumono «nuovo valore», dice lo stesso presidente, dopo quanto accaduto a Genova.

Tre le sollecitazioni arrivate dunque dall'Anac: la necessità di fare nuove gare sul gas, ma anche di controllare di più tutti i concessionari ed, eventualmente, «rivisitare le concessioni in essere». Ce n'è abbastanza per permettere al ministro delle Infrastrutture, Danilo Toninelli in prima linea nello scontro con Autostrade per l'Italia dopo la tragedia di Genova, di alzare di nuovo la bandiera contro «un vigilante che non vigilava» e «certi potentati che accumulavano profitti». Ma gli effetti arriveranno anche oltre le autostrade. Del resto, dice Cantone, sono 3.728 le concessioni scadute, oltre il 72% del totale, soltanto nel settore del gas, con tanto di «dumping, rovesciamento delle norme sulla concorrenza», e «monopolio di fatto» in mano a pochi big del comparto capaci di «incidere» sulle tariffe, senza nemmeno passare da una procedura di gara. Le procedure in questione dovevano essere avviate almeno un anno prima della scadenza e invece, niente: «Allo stato attuale sopravvivono con proroghe sistematiche».

LA FOTOGRAFIA

Questa è solo una parte della fotografia scattata dall'Anac con il censimento a tutto campo sulle concessioni pubbliche svolto tra maggio e settembre scorso. Sono molte, infatti, le divergenze tra i dati inviati, soprattutto dal fronte autostrade, mentre sugli aeroporti il giudizio è sospeso. In questo caso, gli ostacoli alle verifiche sono stati molti e i concessionari reclamano l'esclusione dal censimento. Ma sarà il Consiglio di Stato a decidere. Nel frattempo, l'Autorità guidata da Cantone, che ha analizzato i 6.700 moduli pervenuti incrociando i dati forniti dagli enti pubblici concedenti e dalle società concessionarie, ha riscontrato «incongruenze» e «divergenze» tra i dati economici comunicati dalle due parti, soprattutto nel settore autostrade. Il tema ruota attorno agli investimenti e riguarda quel 60% di lavori che le concessionarie autostradali devono affidare all'esterno e quindi mettere a gara. Il punto è che le concessionarie tendono a «sottostimare gli adempimenti a loro carico». E «il massimo scollamento dei dati esaminati si è verificato per Autostrade per l'Italia», seguita a ruota dal Consorzio per le Autostrade siciliane, le Autostrade del Frejus, le Concessioni autostradali venete e la Milano-Serravalle.

Nessuna omissione di dati, fanno sapere però da Aspi. «Esiste al momento una divergente interpretazione rispetto al Ministero di due successive, importanti e contrastanti modifiche normative intervenute nel 2016 e 2018 sul tema dei lavori a controllate e collegate», ha spiegato in una nota la società che aspetta il verdetto del Tar in proposito. A bene vedere, però, il dito dell'Anac è puntato soprattutto sul «deficit dei controlli sistematici del Concedente», cioè dello Stato. Colpa della «scarsa consapevolezza del ruolo», in alcuni casi, ma anche «dello schema di convenzione», E il ministro Toninelli non perde l'occasione di incassare: l'Anac «ci dà ragione, lo Stato aveva abdicato di fronte allo strapotere dei concessionari privati»,