

Altro che autostrade pubbliche: ora lo Stato studia il regalo a Gavio

» **Giorgio Ragazzi**

I contratti di concessione prevedono che le autostrade vengano ammortizzate nel corso della concessione e poi alla scadenza devolute "gratuitamente" allo Stato concedente. In Spagna hanno stabilito che alla scadenza delle concessioni non faranno nuove gare, i pedaggi verranno aboliti e lo Stato gestirà la manutenzione come per il resto della rete stradale. In Italia invece le concessioni sono in pratica perpetue, vuoi per le continue proroghe vuoi perché a scadenza vengono rimesse in gara. Lo Stato rimette a gara anche autostrade già ammortizzate per continuare così a condividere con i concessionari i pedaggi imposti agli utenti. Una forma di tassazione occulta che grava sulla mobilità.

QUESTE GARE rischiano d'altronde di essere solo formali. I concessionari uscenti sono molto avvantaggiati rispetto a eventuali concorrenti, *in primis* perché questi dovrebbero pagar loro immediatamente gli indennizzi di subentro, cioè la parte non ancora ammortizzata di investimenti che i concessionari concentrano negli ultimi anni di contratto proprio per massimizzare gli indennizzi e scoraggiare la concorrenza. L'esborso per chi intendesse subentrare è poi accresciuto dal fatto che le gare vengono confezionate in "pacchetti" che includono varie tratte dello stesso concessionario. Considerando poi gli stringenti requisiti richiesti, gli elevati costi di preparazione delle offerte, l'alta probabilità di ricorsi legali che si trascinano per anni, qualunque concorrenza è fortemente scoraggiata.

Per questo ha fatto scalpore l'episodio relativo al rinnovo delle concessioni delle tratte autostradali A21 Torino-Piacenza, A5 Torino-Quincinetto, la Bretella di collegamento A4/A5 Ivrea-Santhià, la diramazione Torino-Pinerolo e il Sistema autostradale tangenziale torinese (Satt), tutte del gruppo Astm, cioè il gruppo Gavio. Questo si era aggiudicato la gara a novembre scorso, ma è stato poi escluso "per mancanza dei requisiti da parte della capofila concessionaria", la Salt, Società Autostrada Ligure Toscana, anche se i requisiti erano posseduti dalle imprese mandanti (Itinera, Euroimpianti, Sinelec e Proger). Il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso presentato dalle società del gruppo Astm contro l'esclusione dalla gara e le concessioni che potrebbero dunque passare da Gavio all'unico altro offerente,

**IL GRUPPO
E L'AFFARE
SALT-SIS**



ASTM è controllata dalla famiglia Gavio (nella foto, Beniamino Gavio), storicamente vicina al centrosinistra. È il secondo concessionario italiano, con 1.400 km di rete. Ha perso la gara per le tratte piemontesi (A21, A5, A4-A5), il 10% della rete nazionale, che già possedeva, ora scadute

il Consorzio SIS, gruppo italo-spagnolo controllato dalla torinese famiglia Dogliani. Sarebbe la prima volta in Italia che un concorrente vince una gara contro il concessionario uscente. Ma non è chiaro come andrà a finire.

Sembra che il ministero delle Infrastrutture stia considerando l'eventualità di annullare la gara per la A21 perché l'offerta del consorzio SIS genererebbe minori introiti per lo Stato per circa 750 milioni. Viene così messo in evidenza il fatto che i pedaggi non servono solo a coprire i costi delle autostrade ma anche, e soprattutto, a generare cassa per lo Stato. Un'imposta occulta, forse incostituzionale perché decisa dal governo. C'è da chiedersi se i punteggi delle gare attribuiscono un peso maggiore a chi offre di applicare pedaggi più bassi o a chi offre di stornare maggiori proventi allo Stato. Quest'ultimo mira a massimizzare i suoi incassi o a tutelare i pedaggiati?

UN'EVENTUALE decisione di annullare la gara per la A21 solleverebbe anche altre questioni. Se l'offerta del consorzio SIS è ritenuta insoddisfacente, perché è stata ammessa alla gara in primo luogo? I timori non riguardano la SIS, che avrà i suoi bravi avvocati, ma il messaggio che verrebbe trasmesso dal ministero: chiunque pensi di concorrere in gare contro i concessionari uscenti non ha alcuna *chance*. Soprattutto se, una volta annullata questa gara, il ministero riproponesse una nuova gara per le stesse concessioni, che certamente verrebbe riaggiudicata alla Astm, magari in assenza di concorrenti.

Il ministero potrebbe uscire da questa brutta vicenda dando attuazione a quanto previsto dal contratto, cioè riprendendosi l'autostrada senza alcun obbligo di rimetterla in gara.

La gestione potrebbe essere svolta *in house*, senza gara, come già fatto per la Autobrennero, affidando la gestione all'Anas o ad altro ente pubblico. I pedaggi potrebbero essere aboliti, o ridotti a coprire i soli costi. Sarebbe un primo passo cruciale

per un cambiamento di politica che tenda ad abolire le concessioni man mano che scadono. L'indennizzo di subentro dovuto all'Astm è poco più di un centinaio di milioni, briciole per uno Stato che progetta di spendere 27 miliardi per l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria.

Le concessioni piemontesi
Il colosso ha perso la gara per le tratte che già possiede, ma il ministero pensa a rifarla perché i rivali offrono poco