

Concessioni, dopo Autostrade  
l'Anas ultima tentazione del governo

LUCA PIANA ▶ pagina 6

## L'inchiesta

# Chi dopo Autostrade? È l'Anas l'ultima tentazione del governo

LUCA PIANA, MILANO

A dispetto della propaganda sui pedaggi liberi, sono allo studio le gare per assegnare 2 concessioni. E dopo il voltafaccia sulle nozze con Fs, l'ente delle strade è l'unico che può mettere pressione ai gestori attuali

**L**a battaglia che si è scatenata su chi gestirà in futuro le autostrade italiane conta già un disperso. Otto mesi fa, erano i primi di novembre, il governo gialloverde aveva spinto alle dimissioni il consiglio di amministrazione dell'Anas, l'ente che accudisce la rete delle strade statali e gestisce un pezzo di quella autostradale. L'accusa del ministro Danilo Toninelli era che quel management, guidato da Gianni Armani, fosse lì in virtù di «uno stratagemma», e cioè il passaggio dell'Anas sotto le Ferrovie dello Stato (Fs), voluto dal governo Gentiloni solo per una questione di poltrone, e che fosse necessario procedere al «distacco di Anas dalle Fs».

Otto mesi più tardi i nuovi dirigenti scelti dal governo Lega-Cinque Stelle siedono ai vertici di entrambe le società pubbliche e del loro «distacco» nessuno parla più. Un progetto «missing in action», verrebbe da dire, una volta ottenuto l'obiettivo di conquistare le poltrone dell'Anas. I motivi del fragoroso voltafaccia possono essere numerosi e, forse, possono in parte essere ricercati nell'affondo che Toninelli e il suo capo-partito, il vice-premier Luigi Di Maio, hanno mosso in queste settimane contro Autostrade per l'Italia, il maggior gestore autostrada-

le nazionale, controllato dalla famiglia Benetton attraverso la holding Atlantia: «Sogno uno Stato in cui le autostrade non si pagano, come in Germania», ha scritto Di Maio su Facebook il 28 giugno, mentre Toninelli ripete che la revoca della concessione dopo la tragedia di Genova di agosto è «una scelta politica», visto che sul piano giuridico le condizioni ci sarebbero.

### NELL'IMPERO DI GAVIO

Dello scontro molto si è detto. Si sa che la partita tra governo e Atlantia si incrocia con il salvataggio di Alitalia: Di Maio stenta a trovare candidati disposti a metterci quattrini veri e così ha messo nel mirino Atlantia, che già gestisce gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino. Si sa anche che la revoca della concessione aprirebbe uno scontro legale dagli esiti incerti. Ed è nota, infine, la ritrosia della Lega a seguire Di Maio sul sentiero di battaglia. C'è però un aspetto cruciale, e che nessuno al governo ha mai affrontato pubblicamente: chi gestirebbe le autostrade tolte ad Atlantia? E che cosa succederebbe alle altre concessioni?

Giorgio Ragazzi è un economista che si è battuto contro le rendite generate dal sistema delle concessioni, descritte in un suo libro del 2008, «I signori delle autostrade» (Il Mulino). Dice: «Se Di Maio vuole ren-

dere le autostrade gratis, c'è un metodo semplice per iniziare a farlo. Ci sono due concessioni scadute, Ativa e la Satap. Basta che lo Stato non le metta più in gara e affidi all'Anas la manutenzione, azzerando i pedaggi».

Ativa è la società che gestisce la tangenziale di Torino e la parte piemontese della Torino-Aosta. Una quota di minoranza è degli enti pubblici ma il socio forte è il gruppo Gavio. La concessione è scaduta nel 2016. Il riferimento di Ragazzi alla Satap, che fa sempre capo a Gavio, riguarda invece il tratto Torino-Piacenza, la cui concessione è scaduta nel giugno 2017. A dispetto di chi vuole credere ai post di Di Maio, nei fatti il governo non sembra veramente intenzionato a trasformare le due arterie in autostrade gratuite. Lo scorso 30 aprile, infatti, il ministro di Toninelli ha annunciato che una norma appositamente inserita nel decreto «Sblocca cantieri» renderà possibile mettere in gara le due concessioni prorogate, più altre due in scadenza. La prima riguarda la Salt, nel tratto Sestri Levante-Livorno, la cui concessione termina a fine mese; l'altra è l'Autostrada dei Fiori tra Savona e Ventimiglia, in scadenza nel 2021. Entrambe fanno capo al gruppo Gavio. Nel comunicato diffuso il 30 aprile, Toninelli metteva ne-

ro su bianco l'intenzione di far partire subito «due gare», il che ha fatto ipotizzare una diversa ripartizione delle concessioni, non più divise fra quattro aggiudicatari, ma fra due.

Uno dei motivi per cui il governo potrebbe non voler optare davvero per il sistema "tutto pubblico" ipotizzato da Ragazzi è che il sistema delle concessioni genera un consistente trasferimento di denaro dalle tasche degli automobilisti alle casse dello Stato, e non solo a quelle dei concessionari. I dati dell'Aiscat, l'associazione dei concessionari, dicono che circa metà degli introiti lordi dei pedaggi vanno a finire allo Stato sotto diverse forme, tra canoni, Iva e altre imposte. Nel 2018 i pedaggi pagati al casello sono stati complessivamente pari a 8,3 miliardi, per cui la fetta dello Stato è stimabile in circa 4 miliardi. Se si passasse ai pedaggi gratuiti, lo Stato dovrebbe ovviamente rinunciare a queste entrate "occulte", e spendere nella manutenzione (600-700 milioni l'anno, stima sempre l'Aiscat). «Che problema ci sarebbe?», si chiede Ragazzi, «in fondo chi usa l'auto paga già allo Stato cifre mostruose per le imposte sui carburanti; si tratterebbe solo di trovare un po' di risorse in più».

#### LA FUGA DEGLI INVESTITORI

L'obiezione a questa argomentazione è che nel mondo ci sono ingenti capitali alla ricerca di infrastrutture in cui investire, e che concessioni equilibrate potrebbero attirarli, evitando che i lavori da fare gravino sulla spesa pubblica. A dispetto dei post propagandistici di Di Maio, a giudicare dalle gare annunciate nemmeno il governo sembra dunque volere autostrade gratuite. Ma come saranno effettuate? E chi parteciperà? Difficile immaginare che Autostrade per l'Italia possa contenderle ai gestori uscenti, anche se la revoca non venisse attuata. Ed è legittimo dubitare che possano allettare gli investitori internazionali, visti i rapporti attuali tra concessionari e governo. Resta il gruppo Gavio, ovviamente, che ha un vantaggio: se i due attuali gestori - Ativa e Satap - non fossero confermati, vanterebbero nei confronti di chi li sostituirà un credito di subentro pari, rispettivamente, a 131 e 117 milioni. Potrebbe poi affacciarsi qualche nome nuovo: il gruppo Salini Impregilo, che ha ottenuto ingenti finanziamenti dalla Cassa depositi e prestiti (Cdp) a guida gialloverde per il salvataggio di Astaldi, negli anni scorsi ha tentato di aggiudicarsi la costruzione della

Roma-Latina; sconfitto da un consorzio spagnolo, ha ottenuto in tribunale l'annullamento dell'appalto. Chissà che, con la sponda governativa di Cdp, non mediti rivincite.

E poi c'è l'Anas. La società era stata fatta confluire sotto Fs per frapporre un maggiore schermo rispetto all'alveo della pubblica amministrazione. L'indebitamento di Anas rientra infatti nel calcolo del debito pubblico, cosa che non accade per il sistema ferroviario, che ha un più consistente flusso di entrate definite sul mercato. La questione non è da poco: per poter rimborsare i fondi per la costruzione del passante di Mestre, ad esempio, l'Anas e la Regione Veneto - soci della concessionaria Cav - hanno lanciato un project bond da 830 milioni, che verrà rimborsato entro il 2030. I pedaggi incassati genereranno risorse aggiuntive stimate in 600 milioni, destinate alla costruzione di altre infrastrutture, sempre nella regione. Ai fini contabili, però, il fatto che Anas e il Veneto siano socie alla pari nella joint venture fa sì che la società pubblica non debba consolidare il debito nei propri conti, e questo le ha dato la flessibilità necessaria per effettuare l'investimento.

Con alle spalle le Fs, l'Anas era pronta a contendere agli attuali gestori le concessioni in scadenza, offrendo un'alternativa che avrebbe permesso allo Stato di esercitare una maggiore pressione al ribasso sui profitti delle concessionarie. Chissà che ora, abbandonata l'ipotesi di tornare a separare le due società, Toninelli e Di Maio non stiano meditando di rispolverare quei vecchi progetti del governo Gentiloni, un tempo tanto contestati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### I numeri



# 8.309

MILIONI DI EURO

Gli introiti delle concessionarie dai pedaggi 2018. Considerati Iva e canone Anas, calano a 6.151 milioni; se si contano altri canoni e tasse, le entrate nette sono il 50% del totale

# 732

MILIONI DI EURO

Le spese di manutenzione ordinaria nel 2017, alle quali vanno aggiunti investimenti per 958 milioni

**I** L'immagine del progetto del viadotto sul fiume Polcevera, che sostituirà il ponte Morandi crollato il 14 agosto. I tronconi della vecchia struttura sono stati demoliti il 28 giugno

#### L'opinione



Se Di Maio vuole rendere le autostrade gratuite, c'è un metodo semplice per iniziare. Basta che lo Stato non metta più in gara le concessioni già scadute

**GIORGIO RAGAZZI**  
ECONOMISTA

**Luigi Di Maio**

Vicepremier nonché ministro del Lavoro e dello Sviluppo economico

Conduce una strenua battaglia contro Atlantia e i Benetton: "Sogno uno Stato in cui le autostrade non si pagano"

**Danilo Toninelli**

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, fra i più critici con Atlantia

Si batte per il ritiro della licenza ad Atlantia ma, intanto, prepara le gare per assegnare due concessioni scadute

**Luciano Benetton**

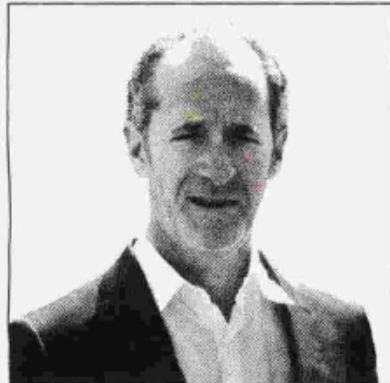
Azionista di riferimento del gruppo Atlantia, che comprende Autostrade

La famiglia veneta possiede il 30 per cento di Atlantia, che controlla Autostrade per l'Italia e gli aeroporti di Roma

**Beniamino Gavio**

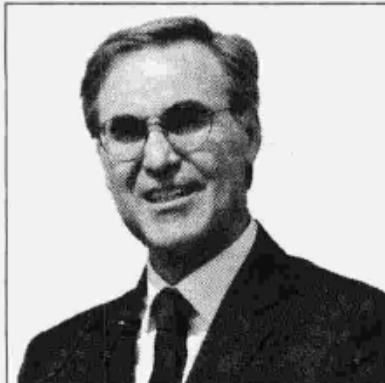
Attuale patron dell'azienda di famiglia, 52 anni, nato ad Alessandria

In Italia il gruppo gestisce oltre 1.400 chilometri di autostrade e ha partecipazioni nel settore in Brasile e Uk

**Luca Zaia**

Presidente della Regione Veneto, leghista, nato nel 1968 a Conegliano

La Regione è il socio di maggioranza delle Autovie Venete e, con l'Anas, gestisce il passante di Mestre

**Massimo Simonini**

Nominato amministratore delegato dell'Anas dall'attuale governo

È già oggi il maggior operatore pubblico nelle autostrade. Grazie alla fusione con Fs, può crescere ancora di più



202

MILIONI DI EURO

il costo del nuovo  
ponte di Genova,  
in costruzione  
dopo il crollo del  
viadotto Morandi

450

MILIONI DI EURO

Accantonamenti  
effettuati da Aspi  
per far fronte agli  
effetti economici  
del crollo

## I padroni delle autostrade

