

Il piano prevede il graduale dirottamento delle gestioni allo Stato
La Liguria, con due scadenze alle porte, potrebbe fare da apripista

Autostrade, è Anas la carta del governo per nazionalizzare le concessioni

IL RETROSCENA

Simone Gallotti / GENOVA

Mentre il governo è impegnato su altri fronti, il dossier sulle concessioni autostradali prosegue su una carreggiata secondaria, meno visibile, ma non per questo più lenta. Anzi: l'esecutivo ha da tempo promesso uno sfoltoimento della giungla degli operatori, tariffe più basse e gestione pubblica, ma la crisi politica e quella interna al ministero dei Trasporti con l'addio dei due viceministri leghisti Edoardo Rixi e Armando Siri, ha fatto precipitare la priorità dell'operazione in basso: più che le autostrade, adesso nei palazzi si pensa alla sopravvivenza. Anche nella sede del ministero. Eppure qualcosa si muove: al centro della strategia, confermata al *Secolo XIX*

da fonti romane, c'è Anas. La società, entrata in orbita Ferrovie nonostante la contrarietà del governo, ha in mano le principali arterie del Paese: «Siamo il principale gestore di strade in Europa con più di 30 mila km di rete che richiedono attenzione costante e investimenti notevoli» ha detto il presidente Claudio Gemme davanti alla platea dei giovani industriali a Rapallo. Mancano però le autostrade: riuscire a portarle in dote ad Anas darebbe un nuovo ruolo alla società, anche dal punto di vista economico.

IL PIANO

Rendere pubbliche le concessioni autostradali è uno dei pallini del governo, diventato imperativo dopo la tragedia del crollo del ponte Morandi e la guerra con Autostrade per l'Italia e i Benetton. Come riuscirci è però molto complicato: Anas, a quanto confermano diverse

fonti, ha elaborato una strategia e aspetta solo il via libero politico per metterla in campo. La società guidata dal manager genovese Gemme, un anno fa ha dato vita ad Aca, acronimo di Anas Concessioni Autostradali. È una "scatola" creata dal precedente management e da una maggioranza politica diversa, ma che ora potrebbe tornare molto utile. Certo va riempita: ad oggi il contenitore è "vuoto", ma non per questo meno attraente.

IL CASO LIGURIA

Ci sono diverse concessioni in scadenza in Italia e il focus attualmente è sulla Liguria. La concessione per Salt, l'autostrada di Levante, con il tratto che collega Sestri a Livorno, scadrà a fine luglio. Quella dell'Autostrada dei Fiori, da Savona a Ventimiglia, nel 2021. Entrambe fanno parte del gruppo Gavio e anche la Regione Liguria ave-

va un piano per gestire quei due tratti. Senza colpo ferire, o quasi, la gestione potrebbe passare in mano pubblica, proprio attraverso la società di Anas. «Il "subentro" alla scadenza della concessione ha un costo ridotto e l'Europa non potrebbe eccepire nulla, con l'affidamento ad Aca, azienda interamente pubblica» confida un esperto del settore. Così la Liguria potrebbe fare da apripista alla nazionalizzazione delle autostrade. Anas ha già oggi partecipazioni rilevanti in diverse società di gestione (Cav in Veneto, Cal in Lombardia, il Traforo del Frejus), riscuotendo anche i pedaggi. Se l'esperimento ligure avesse successo, si potrebbe replicare nel resto del Paese, dove il calendario delle scadenze è ancora ingarbugliato, i tavoli di trattativa con l'Europa sono saltati e la guerra con il principale gestore (Aspi) deve ancora entrare nel vivo. Anas potrebbe spianare la strada al governo per una soluzione rapida. —

30.000
km di rete stradale
gestiti da Anas:
nessuno in Europa
ha un onere simile

2021
la data di scadenza
della concessione
dell'Autostrada
dei Fiori, in Liguria



Claudio Gemme