

Concessioni, un affare per pochi Gavio fa il pieno di quelle in gara

» **Dario Balotta
e Carlo Di Foggia**

Doveva essere il sistema che, dopo il crollo del Ponte Morandi, avrebbe archiviato la stagione delle concessioni autostradali trasformate in un bancomat perpetuo. Le concessioni che scadono devono essere divise in lotti e messe a gara o tornare allo Stato, basta proroghe pluriennali in cambio di investimenti solo promessi. Si sono scelte le gare, ma finora non è certo aumentata la concorrenza nel settore. Ai bandi si presentano in pochissimi e vincono quasi sempre i soliti, di norma quelli uscenti. Per ora a primeggiare è il gruppo Gavio, racchiuso nella holding Astm controllata dalla famiglia piemontese con solidi legami nel centrosinistra. Con 1.400 km di rete gestita (4.500 nel mondo) è il secondo gruppo italiano, dopo Autostrade per l'Italia controllata dalla Atlantia controllata dalla Benetton, impegnata nel negoziato col governo per la cessione alla Cassa depositi.

Delle cinque concessioni finora messe a gara, tre le ha vinte Gavio, in due casi già le controllava: si tratta del sistema delle autostrade liguri/toscane (A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca e A10 Savona-Ventimiglia) e di quelle piemontesi (durata: 12 anni). In quest'ultimo caso, pe-



**PIÙ DEL 10 %
DI TUTTA
LA RETE: 321 KM**

SI VA dalle autostrade liguri/toscane al lotto che unisce la A21, la A5, la bretella A4/5 e la tangenziale torinese

raltro, si è arrivati a un vero paradosso: la A21 Torino-Piacenza, la A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, la bretella A4/5 Ivrea-Santhià e la tangenziale torinese, racchiuse in un unico lotto. Parliamo di quasi il 10% della rete nazionale e del 25% di quella del Nord Italia, quattro tratte assai redditizie per un totale di 321 km. Eppure sono presentati solo due operatori: il concessionario uscente, Gavio

(attraverso il consorzio capitanato da Salt) e il consorzio Sis, che controlla la Pedemontana veneta e altre infrastrutture. La gara l'ha stravinta Gavio anche se, in teoria, non aveva i requisiti. Le concessioni erano scadute nel 2016, nell'autunno 2019 il ministero delle Infrastrutture guidato da Paola De Micheli avvia la gara, ma a dicembre la commissione estro-

mette Salt perché non in possesso dei requisiti richiesti. Scatta il ricorso al Tar, nel frattempo però la Commissione ammette il consorzio "con riserva" e, il 27 novembre scorso, gli assegna la vittoria. Meno di un mese dopo il Tar bocchia il ricorso di Gavio e conferma la prima decisione della Commissione.

IL MIT per ora non ha preso provvedimenti, perché Salt ha fatto ricorso al Consiglio di Stato. Risultato: in attesa della sentenza (potrebbero volerci anni) le concessioni restano a Gavio, e con il vecchio sistema tariffario più generoso. Il colosso, peraltro, ritiene che in caso di sconfitta la gara vada rifatta: essendosi presentati solo in due salterebbe

la "verifica di convenienza". Per il Mit, invece, si assegnerà "al secondo in graduatoria", cioè Sis. Chi ha ragione? Non si sa, di certo arriveranno altri ricorsi. Sono autostrade ammortizzate da tempo e non bisognose di rilevanti investimenti, le concessioni potrebbero tornare

allo Stato (come sta avvenendo in Spagna). Tratte così redditizie dovrebbero fare gola a molti. Secondo il Mit, sono i

contenziosi a rendere poco "appetibile" il mercato italiano. La realtà, però, è che a pesare sono soprattutto i maxi-indennizzi di subentro previsti dalle vecchie e generose concessioni: se una tratta passa di mano, il gestore va indennizzato e sono in pochi a poterselo permettere (per le tratte in questione, par-

liamo di 700 milioni totali). Gavio, per dire, ha da poco ottenuto dal Mit un generoso accordo per completare la Asti-Cuneo: per costruire quei 40 km ha ottenuto un aumento delle tariffe sulla A4 Torino-Milano che gestisce e un diritto di subentro, quando la concessione scadrà nel

2026, di 800 milioni (e di 325 per la Asti-Cuneo). Così le concessioni vengono blindate a vita, anche con le gare.

Un sistema del genere non vede certo aumentare la concorrenza. Delle altre concessioni messe a gara: la A21 (Piacenza-Brescia) l'ha vinta Gavio, strappandola a Centropadane (Enti locali di Brescia e Cremona), l'A3 Napoli-Salerno è stata aggiudicata a Sis, ma pendente un ricorso di Aspi e per la Roma-Latina, dopo anni di contenziosi, ancora non è chiaro se verrà rimessa a gara o affidata *in house*. Insomma, è cambiato assai poco.

**IN PIEMONTE
PER IL TAR,
SALT NON HA
I REQUISITI:
ALTRI RICORSI**

Le intenzioni

La messa a gara dei lotti arriva dopo il crollo del Ponte Morandi
FOTO LAPRESSE