

Autostrade, troppe concessioni piano per la razionalizzazione

Il governo vuole ridurre la frammentazione delle tratte affidandosi a 3-4 gruppi e punta su Benetton, creazione di un polo Anas a nord est e rete Gavio a ovest

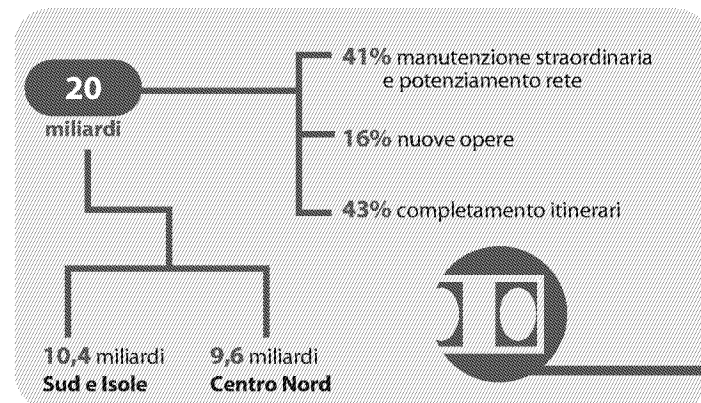
MASSIMO MINELLA

GENOVA. Tre, al massimo quattro grandi "player" contro la frammentazione delle tratte che moltiplica i soggetti titolari di concessione. E con la possibilità finale di aprire i capitali al mercato, coinvolgendo soggetti italiani e stranieri pronti anche a percorrere la strada della Borsa. Il governo vuole far ordine nella complessa partita delle concessioni autostradali e intende sfruttare al

L'obiettivo è arrivare ad avere soggetti che gestiscano "blocchi" da almeno 1.000 chilometri

meglio soggetti controllati direttamente, come l'Anas, che si è appena visto approvare dal Cipe il contratto di programma che rilancia le opportunità per il Sud. Per questo, sta pensando di chiudere il più rapidamente possibile partite ancora aperte, con la possibilità di affidare proprio all'Anas il compito di dar vita a un grande polo delle concessioni del Nord-Est, riunendo Brebemi, Brescia-Padova, Passante di Mestre e Autovie Venete, che proprio nei giorni scorsi ha trovato l'intesa a Palazzo Chigi (insieme all'Autobrennero), evitando così l'apertura di una procedura d'infrazione da parte dell'Unione Europea. Al tavolo, fra gli altri, anche il consigliere economico-giuridico del premier Matteo Renzi, Maurizio Maresca, avvocato genovese, docente di Diritto In-

Gli investimenti Anas (2015-2019)



Fonte: Anas

ternazionale a Udine, membro del comitato dell'Autorità dei trasporti. «Vedo molto bene un riassetto del mercato autostradale italiano, oggi troppo frazionato — spiega Maresca — come espressamente favorito dalle più recenti norme europee in materia di concessioni».

Sono le premesse che potrebbero portare a un riassetto delle partecipazioni e alla nascita, appunto, di un mercato nelle mani di pochi soggetti. «Credo si possa puntare su pochi player che gestiscano reti da almeno 800-1.000 chilometri, con un'efficienza a favore dell'utente calcolata intorno al 30%». E liberando risorse per nuovi investimenti.

Ma chi potrebbero essere i protagonisti della scena? Per Maresca, fermo restando il ruolo di Autostrade per l'Italia, molto dipenderà dal-

la trattativa per il rinnovo delle concessioni con il gruppo Gavio, per cui si discute per una proroga temporale fra il 2028 e il 2032. Sicuramente dovrebbe crescere il peso dell'Anas. E alla fine bisognerebbe riservare la massima attenzione anche al Sud, con la Salerno-Reggio Calabria, ma anche con la Roma-L'Aquila, l'autostrada dei Parchi, su cui è previsto un investimento di 5 miliardi. «E' logico ritenere che ad Autostrade per l'Italia, che costituisce il primo polo, si aggiunga un secolo polo costituito da Gavio per la rete del Nord-Ovest, integrando almeno otto concessionarie che fanno parte del gruppo — prosegue l'esperto — Si tratta solo di verificare se questa operazione sarà autorizzata e a quali condizioni, dalla Commissione Europea».

Partita altrettanto delicata, quella del Nord-Est, su cui il consulente del premier lascia intendere quale possa essere l'orientamento. «Mi parrebbe logico che Anas possa fungere da integratore della rete, da Milano a Trieste, d'intesa con Friuli Venezia Giulia, Lombardia e Veneto, con l'obiettivo di mettere sul mercato il soggetto che ne risulterà in un successivo momento — spiega — Non si possono però escludere altre opzioni. Autobrennero sta già

Così si libereranno risorse per altri investimenti. Con il gestore privato si discute proroga fino al 2032

lavorando a un polo simile sul corridoio del Brennero. Alla fine, comunque, ne risulterebbe finalmente un settore maturo, partecipato da almeno quattro grandi player, un po' come succede in Francia. Questo avrebbe benefici per lo Stato, anche in chiave di spending review». Resta solo da capire l'atteggiamento di Bruxelles di fronte a questo riassetto. Ma per Maresca il diritto europeo non rappresenta un ostacolo, a condizione che «le imprese autostradali, pubbliche o private, rispettino le regole del mercato. Quindi, nel caso delle imprese pubbliche, la successiva privatizzazione dovrà avvenire nel rispetto delle norme e con le procedure che hanno ispirato le privatizzazioni degli anni Novanta».

CRIPRODUZIONE RISERVATA

