

# Autostrade, stop di Giorgetti all'ipotesi nazionalizzazione

## «Non persuaso che con lo Stato funzioni meglio»

ANGELO PICARIELLO

INVIATO A RIMINI

**S**tatalizzazione della rete di Autostrade? Anche no. La revoca della concessione? «Aspettiamo di vedere ora le controdazioni». Dopo le parole definitive e muscolari del governo ecco quelle di Giancarlo Giorgetti, sottosegretario alla presidenza ascoltissimo dal vicepremier Matteo Salvini, che suonano come una frenata tanto più forte quanto più autorevole è la voce di chi le pronuncia. Al punto che un bersaglio preferenziale delle invettive governative su Genova, come l'ex ministro Graziano Delrio, al Meeting non fatica a dichiararsi d'accordo con il sottosegretario leghista, spiegando il provvedimento adottato dall'esecutivo Conte come una mera misura di cautela, «un atto dovuto, che avrei adottato anch'io se fossi stato al governo», si spinge a sostenere Delrio.

Ma ancora più stridente è la differente visione di Giorgetti sulla nazionalizzazione della rete rispetto quella del suo leader e vicepremier, Matteo Salvini, che si era già detto orientato in quella direzione. In una giornata, per di più, aperta da un'intervista al *Corriere della Sera* del ministro pentastellato alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, per dare il benservito ai Benetton e poi da una dichiarazione dello stesso Salvini che, con il suo «stiamo studiando e lavorando», sembra dare un via libera di massima all'operazione. Il sottosegretario dice la sua con chiarezza, affermando di non essere «molto persuaso che la gestione dello Stato sia di maggiore efficienza» rispetto a quella dei privati. Difficile non leggere una risposta a Toninelli che aveva sostenuto invece che «conviene nazionalizzare». Giorgetti avanza anche dubbi sui costi e sulla sostenibilità economica dell'operazione. Non solo: «C'è anche una questione procedurale» che lo porta ad andare oltre le dichiarazioni di principio di Salvini, secondo cui «sicuramente non faremo i regali fatti in passato, quando qualcuno ha firmato provvedimenti

che hanno fatto guadagnare ai privati miliardi pagati dagli italiani». Per Giorgetti, comunque, «prima di nazionalizzare bisogna revocare, se si arriverà alla fine della procedura» di revoca a società Autostrade. Quanto a una legge per annullare le concessioni, Giorgetti non ci vede «i termini». Poi precisa: «Ho detto che i margini di redditività che vedo nelle convenzioni mi sembrano leggermente spropositati». Ma non c'è nessuna frattura, assicura: «Normalmente le concessioni si fanno preferire quando c'è da fare un'opera nuova perché c'è il concorso finanziario del privato. Quando un'opera già esiste può darsi che sia possibile e opportuno gestirla direttamente da parte dello Stato. Però di conclusioni – sottolinea – non ce ne sono ancora». Ora, per il sottosegretario la priorità è un grande piano di investimento e manutenzione, che al Meeting incontra il favore anche del Pd e di Fi: «Penso che questo fatto che ha dato una scossa a tutta la classe politica oltre che all'opinione pubblica, rispetto al nostro patrimonio infrastrutturale in grave deficit di manutenzione rende necessario un grande piano di investimento. Si tratta – spiega – di spese in conto capitale, che speriamo siano giudicate dalla Commissione Europea in modo diverso rispetto al passato. Sarà una negoziazione difficile da fare, ma pensiamo di essere nel giusto». E rispetto alla possibilità prospettata anche di ottenere una deroga per poter sfiorare il vincolo del 3%, «non escludo niente», risponde Giorgetti.

Nel frattempo si affacciano varie ipotesi. Quella, ancora in piedi, della "ristatalizzazione" dei 2.800 chilometri di Autostrade porterebbe necessariamente all'entrata in gioco di Anas, la società pubblica che gestisce già oltre 26mila chilometri di strade e autostrade. Perde di consistenza, invece, l'ipotesi di una norma ad hoc: «Non interverremo per legge, perché si creerebbe un'instabilità all'interno del sistema economico. Credo che sia quanto di più suicida in questo momento verso gli investimenti pubblici in Italia. Mentre abbiamo giustamente fatto partire la procedura per la revoca della concessione ad Autostrade», dice l'altro sottosegretario alla Presidenza Stefano Buffagni (M5s). Ma anche le sue, a ben vedere, non sono più parole definitive.

Leggi pro-Benetton. Lega ammette l'errore. Da M5s accuse a Pd e Fi



Peso:39%

## Il governo

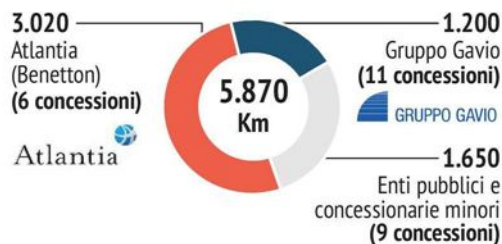
**Il sottosegretario si mostra più cauto di Salvini e Toninelli, per il quale «conviene statalizzare». Esclusa invece una legge ad hoc sulle concessioni**

## IL SISTEMA DELLE CONCESSIONI

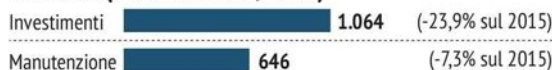
### TOTALE RETE



### LA GESTIONE PRIVATA



### LE SPESE (milioni di euro, 2016)



### COME FUNZIONA

- Le strade sono di proprietà pubblica e vengono date in concessione a società private che le gestiscono
- Gli investimenti sono effettuati sulla base dei pedaggi: il governo monitora che il rapporto sia coerente
- Dopo il crollo del ponte della A10 a Genova il governo ha minacciato di revocare la concessione ad Autostrade
- La concessione della A10 ad Autostrade prevede una scadenza nel 2038, il governo studia il trasferimento all'Anas

L'EGO



Peso:39%