

La torta è pronta per essere servita, la tavola già apparecchiata. Alcuni posti sono occupati. Altri non resteranno liberi per molto.

La torta si compone di quattro-cinque fette: poche ma sostanziose. Ciascuna rimanda a infrastrutture stradali già realizzate da decenni - come la tangenziale e l'autostrada Torino-Quincinetto - o in dirittura d'arrivo: dagli 11 chilometri della quarta corsia tra Bruere e Borgaro alla tangenziale Est, passando per il corridoio autostradale e ferroviario di corso Marche, che oltretutto riqualificherà il territorio attraversato. Le ultime due opere, su richiesta della Regione, sono appena state inserite dal governo nell'allegato infrastrutture 2010-2013: un primo passo. Soltanto le new-entry valgono circa 2,5 miliardi.

Quanto basta per suscitare robusti appetiti da parte

PROGETTI E ALLEANZE

In ballo ci sono anche le concessioni sull'A5. La tela della politica

di soggetti privati e pubblici: in primis la Provincia. Non avendo un portafoglio adeguato per concorrere da solo e riguadagnare posizioni nel settore autostradale, come auspica Antonio Saitta, Palazzo Cisterna, sta tessendo alleanze con soggetti dotati di grande liquidità. Fa fede la girandola di incontri organizzati dal presidente. Nomi pesanti come Gavio e Mattioda, tradizionali azionisti di Ativa, ma non solo. E non soltanto italiani. Allo stesso obiettivo, trovare sponde autorevoli, rimandano i colloqui tra Saitta e Roberto Cota.

Il senso è quello di una partita complessa, dai tempi comunque lunghi e dall'esito incerto. Condizionata da una serie di variabili - l'avanzamento dei progetti, le forme di pedaggiamento, i piani finanziari - e giocata su piani diversi: tra privati, con le ricadute causate dalla scomparsa di figure del calibro di Gavio e Mattioda senior; tra società autostradali che si annusano nell'eventualità di inedite alleanze; tra grandi imprese di costruzioni, come Impregilo; tra privati ed enti pubblici. Spie-

Il risikio delle autostrade mette in palio 2,5 miliardi

Dalla tangenziale Est a corso Marche, la sfida tra pubblico e privati



I grandi costruttori

A sinistra Marcellino Gavio, scomparso il 16 novembre 2009, a destra Enzo Mattioda, morto lo scorso 27 ottobre: i loro eredi saranno protagonisti della partita sulle autostrade

ga un addetto ai lavori: «Bisogna capire se il pubblico riuscirà a contrattare un ruolo più forte o continuerà a portare acqua ai privati».

Una sfida nella sfida, giocata su un terreno scivoloso dove l'interesse pubblico - portare

commesse alle imprese piemontesi e dotare il territorio di nuove infrastrutture - convive con colossali interessi privati e nuovi equilibri politici.

In questo quadro magmatico ci sono almeno due scadenze di rilievo: la gara che sarà in-

detta a medio termine dalla società Cap, partecipata da Regione e Anas, per realizzare la Tangenziale Est; quella prevista nel 2016, quando scadranno le concessioni che Ativa detiene dal 1960 per la tangenziale torinese e per la A5. Due appuntamenti che potrebbero fare gola anche ad Autostrade per l'Italia, al Gruppo Benetton, alla Lega delle cooperative e chissà, magari alla holding che fa capo a Vito Bonsignore. Con l'Anas, detentrica delle concessioni, nel ruolo di convitato di pietra.

Altre ipotesi si stanno delineando: due gare autonome, indette in sequenza da Cap per la

tangenziale Est e per corso Marche, più quella che nel 2016 metterà sul piatto la A5, la tangenziale attuale e magari la quarta corsia; oppure una gara unica nel 2016, per allettare i

privati. Sempre che Anas non decida di giocare in proprio, gestendo direttamente le opere a gara e soprattutto i pedaggi: magari attraverso la nuova «Infrastrutture spa» cara a Tremonti.

Né è da escludersi la proroga delle concessioni

oggi in capo ad Ativa. Una fusione con Satap potrebbe permettere al nuovo soggetto di ricottrattarle con il governo sulla base dell'impegno a nuovi investimenti. Partita aperta.

2016 anno di scadenza

Chiama in causa le concessioni che Ativa detiene dal 1960 per A5 e tangenziale torinese