

ECONOMIA ITALIANA

## Pasticciaccio in autostrada se le gare fanno flop lo Stato si accolla i debiti

BRUXELLES MINACCIA LA MESSA IN MORA SE LE CONCESSIONI VERRANNO PROROGATE MA C'È UNA PILLOLA AVVELENATA. I COSTI DI SUBENTRO SONO ALTISSIMI E SE NESSUN CANDIDATO SI PRESENTERÀ SULLE CASSE PUBBLICHE ARRIVERANNO ONERI PER 7,7 MILIARDI

*Paolo Possamai*

Venezia D dilemma a Palazzo: in materia di concessioni autostradali, meglio fare le gare o rischiare una infrazione dalla Commissione europea? A scoraggiare l'indizione delle gare per le concessioni in scadenza, vi è pure la possibilità e per certi versi pure la probabilità che vadano deserte causa l'iperbolico valore dei debiti residui, alias diritto di subentro. Miliardi di euro di diritti di subentro. Da questo dilemma origina il braccio di ferro a Bruxelles in agenda per il 4 novembre: da una parte gli euroburocrati della Direzione generale Mercato interno e servizi, e dall'altra il drappello di dirigenti inviati dal governo italiano (guidati da Raffaele Tiscar, vice segretario generale a Palazzo Chigi). In palio ci sono le proroghe alle concessionarie autostradali del Gruppo Gavio, oltre che AutoBrennero e Autovie Venete con annessi investimenti per circa 11 miliardi. La commissione Ue ha avviato una pre-procedura di infrazione, cosiddetto pilot, perché di primo acchito obietta che le concessioni in scadenza vanno messe in gara e non sono ammesse proroghe. La norma contenuta nel decreto Sblocca Italia presentato da Matteo Renzi il 29 agosto secondo gli euro burocrati "sembra consentire la realizzazione di significative modifiche a contratti di concessione esistenti, riguardanti, in particolare, i lavori da realizzare nell'ambito del rapporto concessorio e il livello delle tariffe". "Non stiamo parlando dell'ennesima italiana furbata – ribatte Debora Serracchiani, vicesegretario Pd con delega alle infrastrutture, oltre che governatore della Regione Friuli Venezia Giulia – ma di una norma sistemica che favorisce un processo di semplificazione e accorpamenti tra società autostradali e mette in gioco investimenti essenziali alla nostra congiuntura economica. Del resto, osservo che una richiesta del tutto simile negli obiettivi l'ha avanzata il governo francese che ha potuto prorogare alcune concessioni in scadenza, e lo ha fatto con semplice atto amministrativo". Se fosse così semplice, però, non ci sarebbe tanta tensione a Roma e a Bruxelles. Non ci sarebbe la perplessità del presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, a proposito del decreto Sblocca Italia. Non ci sarebbero Aiscat e grandi gruppi autostradali in perenne manovra tra Palazzo Chigi e Parlamento. Non ci sarebbero i gruppi parlamentari Pd, in particolare, spaccati sul tema delle gare mancate. Il senatore Lodovico Sonigo sostiene che "l'articolo 5 dello Sblocca Italia non convince. Non rispetta il diritto comunitario, non rispetta il mercato e nemmeno i consumatori. E' anche un modo sbagliato di gestire il tempo, perché ce ne farà perdere a iosa. Le gare vanno fatte tre anni prima che scada la concessione, in modo tale che a un anno dalla scadenza si sa chi è il nuovo gestore. Gare anticipate rispetto alla scadenza e piani finanziari esigibili anche perché controllabili sono anche il modo migliore per massimizzare gli investimenti". Che l'articolo 5 sia mal scritto lo pensa pure la dirigenza di Palazzo Chigi, e così i consulenti giuridici. Ma ormai il tempo per variazioni al testo del decreto è ridotto al lumicino. Serracchiani si limita a dire che "i gruppi parlamentari Pd hanno concluso ogni approfondimento ed è stato accolto un solo emendamento migliorativo". Che significa "avanti tutta". E che significa "ferma volontà di intavolare la trattativa a Bruxelles con la nuova Commissione", perché "in gioco vi è la necessità e l'urgenza di produrre investimenti in infrastrutture capaci di contribuire a invertire il ciclo economico, in una logica di servizi economici di interesse generale". L'espressione "servizi di interesse economico generale", secondo quanto pretende la normativa comunitaria, e l'assenza di ogni contributo da parte dello Stato, sono i punti di leva su cui il governo tenterà di agire a Bruxelles. In questo senso si esprimevano le tre "notifiche" inviate da Roma alla Commissione europea alla fine dell'estate, al fine di evitare la formale apertura di una procedura di infrazione. In buona sostanza, i tre concessionari si impegnano a realizzare opere per 11 miliardi totali, opere ritenute essenziali dallo Stato italiano, e in cambio sarebbero riscadenzati i contratti: Autovie andrebbe al 2038 (attualmente la convenzione dice 2017), AutoBrennero al 2043 (è già scaduta), Gavio al 2045 (varie concessioni di Gavio spirerebbero tra 2017 e 2019, altre al 2038).

Di tutt'altro avviso è il manipolo di senatori Pd, una ventina guidati da Sonago, che il 12 settembre ha depositato un disegno di legge per "disposizioni in materia di concessioni autostradali". Senza remora alcuna, i senatori esplicitano che "vi è la preoccupazione che concessioni spirate con un consistente residuo carico di debito vengano messe a gara senza successo per mancanza di aspiranti concessionari" e che "potrebbero verificarsi gare che possono andare deserte a causa dell'eccessivo valore di subentro". I debiti residui delle concessioni prossime alla scadenza sono di notevole entità e, in caso di gara deserta, "lo Stato dovrebbe accollarsi l'onere dei debiti contratti dai concessionari cessanti". Che sommano 7,7 miliardi di euro. Non è una ipotesi accademica, poiché per esempio le concessioni per Centropadane e Sam sono andate deserte. Segno che i debiti residui e gli impegni di investimento non garantivano, alla luce degli incassi da pedaggio, adeguata remunerazione ai potenziali concessionari subentranti. E allora meglio evitare il rischio e evitare le gare? Nel grafico, i valori di subentro, ossia quanto un nuovo concessionario deve rimborsare a quello uscente. La cifra va aggiunta al costo della concessione e la rende quindi molto onerosa