



# Autostrade verso il doppio controllo

La linea Passera: all'Agencia vigilanza sulle convenzioni, all'Autorità regolazione tariffaria

**Giorgio Santilli**  
ROMA

Per le autostrade si va verso l'ipotesi della doppia vigilanza, quella dell'Agencia ministeriale sull'osservanza delle convenzioni e quella dell'Authority indipendente sulla regolazione tariffaria. La prima avrà i poteri del concedente e verificherà che siano rispettati i "patti" sottoscritti dai concessionari con lo Stato in termini di investimenti (18 miliardi entro il 2015) e di parametri del servizio. La seconda sarà un arbitro indipendente (anche rispetto ai consumatori) e detterà le regole per i

prezzi al casello. È questa la soluzione prediposta dal ministro per le Infrastrutture, Corrado Passera, che tenterà di far entrare la norma nel decreto legge liberalizzazioni.

## CONFRONTO POLITICO

Il Pd vuole la soppressione della struttura ministeriale già affidata a De Lise. Previsto il decollo per il 31 marzo, altrimenti salta

Intanto il ministro ha confermato la "pausa di riflessione" sulla separazione della rete fer-

roviaria (Rfi) dalla holding Fs, come aveva anticipato Il Sole 24 Ore. Non ci sarà nel decreto legge che sarà varato venerdì dal Governo.

«L'Autorità dei trasporti avrà tra i suoi compiti quello di decidere se andare ancora ad un livello maggiore e farà questa proposta al governo sulla separazione proprietaria tra rete e servizi ferroviari», ha detto il ministro, ricordando poi che la separazione «può essere contabile, manageriale, societaria e proprietaria» e che «noi siamo già arrivati al terzo livello».

Ma è soprattutto la questione autostradale a creare tensioni, e non da oggi, nel governo e nel-

la maggioranza che lo sostiene. Il Pd chiede di abolire l'Agencia ministeriale di vigilanza che deve nascere al ministero delle Infrastrutture e di passare tutti i poteri all'Authority indipendente di regolazione dei trasporti che deve essere costituita come sezione separata di un'Autorità già esistente (quella dell'energia o quella sui contratti pubblici). Passera la vede diversamente: prima ha sostenuto che l'Autorità non deve occuparsi di strade e autostrade - e così la formulazione è uscita dalla manovra di Natale - ora ha accolto l'ipotesi di una convivenza fra le due strutture.

Questo compromesso è anche la formulazione che dovrebbe entrare nel decreto legge liberalizzazioni, ma ancora non soddisfa il Pd.

Passera ha fatto anche un'al-

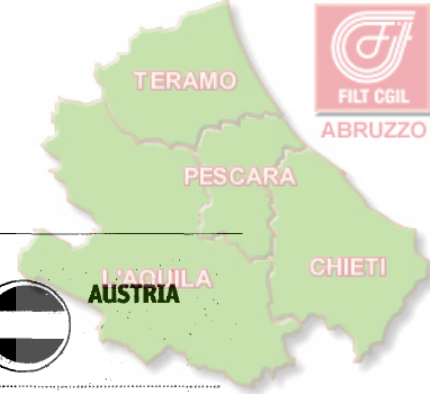
tra cosa a fine anno: ha proposto la nomina di Pasquale De Lise a capo dell'agenzia, ratificata dal Consiglio dei ministri. Questo ha ancora più indisposto i Democratici. Per altro, per l'agenzia ministeriale è stata adottata questa formula del tutto inedita: o sarà costituita entro il 31 marzo oppure salterà del tutto.

Su quali basi poggia ora la difesa dell'agenzia da parte di Passera? Anzitutto sul raffronto europeo che il ministro si è fatto fare e che dice come nel settore autostradale sia lo Stato, firmatario della concessione, a vigilare sulla sua attuazione. In Spagna, Francia, Portogallo, Irlanda e Regno Unito è il Governo a detenere i poteri del concedente, a definire le tariffe e vigilare sulla loro applicazione. Non esistono Autorità indipendenti che presidino il settore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Pausa di riflessione su Rfi

Il ministro dello Sviluppo: sulla separazione proprietaria della rete ferroviaria dalla holding Fs deciderà la nuova Authority



## Come funziona in Europa



### REGNO UNITO

#### Concedente

- Il Governo, nella fattispecie il Dipartimento dei trasporti

#### Regolatore concessioni

- Il Governo

#### Regolatore tariffe

- La situazione di M6 (Macquarie) è particolare perché le tariffe sono lasciate al mercato eccetto che per i pedaggi sui ponti

#### Autorità indipendente

- Non esiste



### FRANCIA

#### Concedente

- Esclusivamente lo Stato

#### Regolatore mercato

- Lo Stato

#### Regolatore tariffe

- Lo Stato, anche se le società concessionarie possono proporre livelli tariffari

#### Autorità indipendente

- Non c'è anche se nel 2010 è stato creato un "Comitato degli utenti della rete nazionale"



### SPAGNA

#### Concedente

- Governo centrale e governi autonomi regionali

#### Regolatore concessioni

- Il mercato è regolato da leggi dello Stato valide per tutti i concedenti

#### Regolatore tariffe

- Concedente

#### Autorità indipendente

- La delegazione del Governo nelle società concessionarie delle strade nazionali



### L'AQUILA AUSTRIA

#### Concedente

- Stato

#### Regolatore concessioni

- Ministero federale dei trasporti; in Austria esiste un unico concessionario statale Asfinag

#### Regolatore tariffe

- Ministero federale dei trasporti

#### Autorità indipendente

- Non esiste alcuna autorità indipendente per il controllo o la regolazione del settore



### IRLANDA

#### Concedente

- Il Governo attraverso la National roads authority

#### Regolatore concessioni

- Governo

#### Regolatore tariffe

- Le tariffe sono stabilite dal Governo e indicate nel contratto di concessione, ove si indicano anche i criteri per gli aggiustamenti tariffari

#### Autorità indipendente

- Non esiste



### PORTOGALLO

#### Concedente

- Il Governo, che demanda la supervisione delle concessioni all'Istituto delle infrastrutture stradali, Inir

#### Regolatore concessioni

- Governo e Inir

#### Regolatore tariffe

- Stabilite dal Governo

#### Autorità indipendente

- Non esiste; tariffe di pedaggio stabilite dal "Inspeccao general de Financas"