

Autostrade, faro Ue sulle concessioni scadute

(Leone a pagina 4)

TRASPORTI IN UNA LETTERA DELLA COMMISSIONE IL RICHIAMO SULLE CONCESSIONI SCADUTE

Faro Ue sulle autostrade italiane

Non decollano gli accordi per Autobrennero e Autovie Venete, da riaffidare a società di proprietà al 100% degli enti territoriali. Ancora in attesa di gara le tratte Ativa-Satap e Autofiori-Ligure Toscana

DI LUISA LEONE

Europa in pressing sull'Italia per il rinnovo delle concessioni autostradali scadute. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, la Commissione Ue ha di recente inviato una lettera a Roma per sollecitare un'accelerazione sul dossier, che riguarda innanzitutto l'implementazione degli accordi faticosamente raggiunti per l'affidamento a società completamente pubbliche della Autobrennero e di Autovie Venete, entrambe scadute nel 2017. Il via libera definitivo a questa soluzione è arrivato, dopo anni di trattative, a fine 2018, ma le nuove concessioni non sono partite. Non sarebbe infatti ancora stato raggiunto un accordo tra i nuovi soggetti completamente pubblici, che in base agli accor-

di europei gestiranno le arterie autostradali, e il ministero delle Infrastrutture. Anzi, il governo e i rappresentanti del Trentino, in particolare, sembrano essere arrivati ai ferri corti con il responsabile delle Infrastrutture Danilo Toninelli, che solo pochi giorni fa ha lanciato un ultimatum agli azionisti pubblici della A22, sottolineando che, se l'intesa si farà attendere ancora a lungo, il dicastero potrebbe avviare le macchine per affidare la tratta tramite gara pubblica.

Ma questo non è l'unico fronte aperto. Il governo Gentiloni infatti aveva raggiunto accordi anche per la proroga (di pochi anni) delle concessioni di Autostrade per l'Italia e del gruppo Gavio, ai quali l'attuale esecutivo ha preferito non dar seguito. La legittima decisione del ministero ha però reso più urgente l'intervento sui contratti già scaduti, a partire appunto da

quelli relativi a Satap (Torino-Piacenza, terminata nel 2017) e Ativa (nel 2016). In realtà su questo dossier i lavori sarebbero già a buon punto, visto che si era già deciso di accorpate le tratte gestite in passato separatamente da Ativa e Satap e anche l'Autofiori e l'autostrada Ligure-Toscana. Per entrambe le nuove concessioni l'Autorità di regolazione di Trasporti ha già messo a punto ed emanato il nuovo regime tariffario (lo stesso che ora si vuole applicare ai contratti già in essere e che ha causato la levata di scudi dei concessionari) e anche individuato i relativi obiettivi di efficienza dei costi operativi. Le nuove regole sui pedaggi però potranno partire solo dopo che le concessioni saranno rinnovate, sia nel caso delle società pubbliche, con l'*in house*, sia per quelle per le quali si attende la gara.

Per quanto riguarda queste ul-

time, bisognerà capire innanzitutto se il governo vorrà davvero andare avanti con i bandi o se preferirà, almeno per alcune tratte, ricorrere ancora una volta alla gestione pubblica. In merito alla tangenziale di Torino (gestita da Ativa), per esempio, il Consiglio Metropolitan della città piemontese qualche mese fa ha chiesto a Toninelli di non procedere all'aggiudicazione tramite gara ma di ricorrere appunto al meccanismo dell'*in house* per l'affidamento. Dal ministero sarebbe arrivata un'apertura, con la decisione di avviare uno studio di fattibilità per comprendere le ricadute di una simile scelta.

Infine resta aperto l'altro fronte del dossier autostrade, quello relativo alla revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia; la procedura è complessa e rappresenta una novità assoluta nel panorama autostradale italiano. (riproduzione riservata)