

Autostrade, rivoluzione in pista. Nel decreto Authority e nuove regole per i pedaggi. Rebus investimenti

ROMA - Rivoluzione in arrivo al casello. Dal piano sulle liberalizzazioni è spuntata l'authority numero 14: quella sulle autostrade. Dovrebbe nascere quest'anno, forse nei prossimi giorni, dalla pancia dell'organismo di vigilanza su contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, guidato da Sergio Santoro. L'esecutivo dei tecnici punta addirittura a farne il centro di riferimento. L'autorità avrà infatti il compito - sempre che la bozza del decreto si tramuti in realtà - di regolare le tariffe e sarà ovviamente indipendente dal ministero delle Infrastrutture e dall'Agenzia dei Trasporti, anch'essa nuova di zecca e sulla rampa di lancio. Quest'ultima, nello schema previsto, avrà i poteri del concedente, quelli attualmente in capo all'Anas, e vigilerà in maniera esclusiva su strade e autostrade. Insomma, un mutamento epocale. Che dovrebbe e potrebbe scattare appena il decreto otterrà il via libera del governo. Ma che suscita dubbi e perplessità. Nel mirino degli operatori del settore, cioè dei concessionari ma anche di Confindustria, c'è soprattutto l'istituzione della nuova autorità. Perché in Europa, sostengono, nessuno sente la necessità di regolare il settore con questa modalità. E perché, a differenza del settore del gas, la rete non è un unicum che viene utilizzato da tutti i fornitori (di elettricità come di gas), bensì ogni concessionario è responsabile della tratta ad esso affidata.

I maligni aggiungono che un'authority, con i relativi posti in cda, non si nega a nessuno. In altre parole che l'operazione alla fine potrebbe creare solo un incremento dei costi per le casse dello Stato e pochi benefici. E che sovrapposizioni e duplicazioni potrebbero rendere ancora più caotico un sistema non certo facilmente leggibile dagli investitori esteri.

Al ministero dello Sviluppo Economico la pensano diversamente. Si ritiene cioè che le norme inserite nel decreto, anzi nella bozza di decreto, dovrebbero avere proprio la finalità di migliorare efficienza e trasparenza complessiva. L'Agenzia dei Trasporti poi, si fa notare, con i poteri del concedente, è già utilizzata in grandi Paesi europei, come la Francia.

Ma nella bozza del decreto sulle liberalizzazioni c'è anche dell'altro. Quello che sempre i player del settore considerano una sorta di bomba ad orologeria. L'articolo 22 al quinto comma prevede la modifica del meccanismo tariffario fino ad ora vigente. Di fatto un cambio delle regole in corsa che, come accaduto in passato, rischia, a parere degli operatori, di mettere in pericolo gli investimenti in corso e di scoraggiare quelli futuri.

L'incertezza del quadro normativo potrebbe infatti rallentare i già scarsi investimenti esteri in Italia e aumentare i timori dei concessionari che fanno fatica a disegnare il futuro. Il nuovo schema, se il decreto dovesse passare così com'è, legherebbe gli aumenti tariffari solo all'andamento dell'inflazione e non più anche agli investimenti realizzati sulla rete. Insomma, sempre a giudizio dei principali player del settore, l'effetto sarebbe disastroso: ci sarebbero risorse solo per l'ordinaria manutenzione e nulla per ripagare gli investimenti fatti e sostenere i costosi piani finanziari. Serve, in sostanza, un chiarimento visto che l'articolato presenta punti oscuri. Del resto la bozza parla esplicitamente «di rivedere, entro il 31 dicembre 2012 e con effetto dall'anno successivo, i sistemi dei pedaggi relativi alle concessioni in essere, applicando il metodo del price cap». Non spiega però cosa accadrà alle concessioni vigenti.

Di certo il ministro dello Sviluppo Passera vuole un impegno massiccio da parte dei concessionari per rilanciare le infrastrutture e colmare così il gap che ci separa dagli altri paesi europei. Aumentando intensità degli investimenti e riducendo i tempi di realizzazione delle opere. Obiettivi comuni di tutto l'esecutivo.