

Sgambetto Ue alle autostrade

Secondo Bruxelles i pochi controlli sui lavori di manutenzione già contabilizzati nelle tariffe avrebbero portato a compensi eccessivi a favore dei gestori delle infrastrutture. Chiesti chiarimenti all'esecutivo

(Leone a pagina 7)

DUBBI SU AIUTI DI STATO E VIOLAZIONE MERCATO INTERNO. CHIESTI CHIARIMENTI ALL'ITALIA

Ue a testa bassa sulle autostrade

I rilievi in due missive delle direzioni Concorrenza e Mercato Interno. La tesi è che i pochi controlli sui lavori eseguiti potrebbero avere generato sovracompensazioni

DI LUISA LEONE

Ue all'attacco sulle concessioni autostradali italiane. Nel bel mezzo del dialogo sulle proroghe dei contratti di Autostrade per l'Italia, gruppo Gavio e Autoparchi, ecco irrompere sul tavolo negoziale una potenziale mina per tutto il sistema delle autostrade tricolore. Secondo quanto risulta a *MF-Milano Finanza*, nelle scorse settimane da Bruxelles sono state recapitate due lettere, una della Direzione generale Concorrenza e un'altra della Dg Mercato Interno, contenenti una serie di rilievi sul modo in cui finora sono stati gestiti i contratti delle grandi arterie del Paese.

Nel primo caso si ipotizza che controlli troppo laschi da parte del governo, per esempio sulla mancata esecuzione di lavori già contabilizzati in tariffa, abbiano potuto portare a casi di sovracompensazione per i gestori delle infrastrutture.

Nel secondo caso si mettono sotto la lente, per possibile violazione del mercato interno, le concessioni di Brescia-Padova, Autovie Venete e Autobrennero. Per le ultime due l'Europa, dopo un lungo negoziato, aveva concesso la proroga in base alla normativa sulle aziende in house, a patto quindi che dalla società di gestione uscissero i privati e che si rispettassero gli altri requisiti previsti da questa disciplina. I tempi troppo dilatati con cui ci si starebbe adeguando alle prescrizioni che consentono l'in house e la mancanza di informazioni adeguate in mano a Bruxelles avrebbe portato la Commissione ad accendere un faro sulle due concessioni. Per la Brescia Padova, invece, rimane l'annosa questione della Valdastico Nord, senza la cui realizzazione, in ballo da diversi anni, la gestione fino al 2026 sarebbe messa in discussione.

In entrambe le lettere, comunque, i rilievi sono molto precisi, con la richiesta di avere risposte altrettanto stringenti in tempi brevi. I tecnici dei commissari Margrethe Vesta-

ger ed Elzbieta Bienkowska chiedevano infatti una replica dal governo italiano entro la fine di marzo, ma l'esecutivo avrebbe ottenuto più tempo per preparare una corposa difesa delle proprie posizioni, che a questo punto dovrebbe arrivare nel giro di pochi giorni. Una difesa che dovrà essere molto convincente per evitare l'apertura di una procedura di infrazione.

Di certo, finché il nodo non sarà sciolto, i negoziati sulle nuove proroghe non potranno ripartire, nonostante in alcuni casi il dialogo fosse piuttosto avanzato, soprattutto per Autostrade per l'Italia e per la Autoparchi, per la quale dopo gli eventi sismici dei mesi scorsi la Commissione avrebbe fatto importanti aperture. Per quanto riguarda Aspi si ragionerebbe su un eventuale prolungamento di tre-cinque anni, a fronte della realizzazione di importanti opere infrastrutturali, a partire dalla Gronda di Genova (che vale circa 4 miliardi), e l'impegno a incrementi tariffari moderati lungo tutta la rete, fino alla nuova scadenza della concessione. Si tratterebbe,

insomma, di un adattamento italiano del modello francese, che qualche anno fa ha ricevuto senza troppi patemi il placet della commissaria Vestager. Si tratta essenzialmente della richiesta di un allungamento delle concessioni di durata piuttosto limitata, a fronte della garanzia di investimenti altrimenti non realizzabili dai concessionari senza importanti aumenti, e di una calmierazione delle tariffe. Nella prima tornata di proroghe Roma invece aveva puntato su un modello originale, che prevedeva per le concessionarie del gruppo Gavio una proroga ben più estesa, fino al 2043, mentre per le due concessionarie pubbliche, ossia Autovie Venete e Autobrennero, si era deciso di passare per la via degli affidamenti in house, rivelatasi alla fine vincente.

Ora, però, la discussione si è spostata prepotentemente sul modo in cui sono state gestite dal governo italiano tutte le concessioni e se il terreno non verrà prima sminato, i negoziati sulle eventuali proroghe non potranno fare passi in avanti. (riproduzione riservata)