

**La lobby delle società autostradali trova lo svincolo per saltare le gare. Il provvedimento «sblocca Italia» c'è la proroga delle concessioni e niente aumenti dei canoni strong>di Sergio Rizzo**

Andrea Camanzi lo ha definito: «Un passo indietro». Anche la diplomazia vuole la sua parte. Ma il piatto che il decreto «sblocca Italia» sta servendo ai potentissimi concessionari autostradali va ben oltre una semplice retromarcia. Perché per l'authority dei Trasporti presieduta da Camanzi, a cui la legge affida il compito di regolare quel settore, è uno smacco duro da digerire.

Basta leggere l'articolo 5. Le società autostradali possono ottenere la proroga delle concessioni con «l'unificazione di tratte interconnesse» impegnandosi a fare investimenti e mantenendo «un regime tariffario più favorevole all'utenza». Senza gare, ovviamente. Alla faccia dell'authority, del mercato, dell'Europa. Un film già visto al momento della privatizzazione della società Autostrade, quando la concessione venne prolungata ope legis di vent'anni senza colpo ferire. Con qualche differenza. Allora non esisteva l'autorità dei Trasporti. E la proroga oggi proposta dal governo di Matteo Renzi riguarda solo di striscio il gruppo Autostrade. L'impronta digitale sembra di Fabrizio Palenzona, ex presidente margheritino della Provincia di Alessandria, vicepresidente di Unicredit e da ben undici anni presidente dell'Aiscat, l'associazione che riunisce le concessionarie autostradali. Un gruppo di pressione dalla forza irresistibile, come sta a dimostrare la frequenza incessante degli aumenti tariffari. Cascasse il mondo.

Dal 1999 al 2013 le tariffe sono salite mediamente del 65,9 per cento, contro un'inflazione del 37,4 per cento. E dietro Palenzona non è difficile intravedere il gruppo imprenditoriale che fa capo agli eredi di Marcellino Gavio. Ovvero uno dei principali concessionari privati. I legami fra Palenzona e i Gavio, che l'avrebbero anche voluto alla presidenza di Impregilo, non sono in discussione. Il presidente dell'Aiscat risulta essere fra l'altro uno degli azionisti di riferimento della società di autotrasportatori Unitra di Tortona: proprio insieme al gruppo Gavio. Certamente uno dei soggetti più interessati a una soluzione quale quella prevista dal decreto «sblocca Italia». La sua concessione della Torino-Piacenza dovrebbe essere infatti fra le prime a scadere. La data prevista, secondo i dati pubblicati lunedì 22 settembre da Alessandra Puato sul CorriereEconomia, è il giugno 2017. Dieci mesi prima, nell'agosto 2016, scadrà un'altra concessione nella quale è coinvolto Gavio, quella della Torino-Valle D'Aosta.

Ma dietro il rompighiaccio Palenzona nemmeno qualche concessionario pubblico ha rinunciato a far pesare le proprie ragioni. Come le Autovie Venete. La società è controllata all'88,8% dalla Regione Friuli-Venezia Giulia e al 4,8% dalla Regione Veneto. Dovrebbe realizzare la terza corsia, un'opera che richiede investimenti per 1,7 miliardi. Ma le banche, argomentano, non sarebbero disposti a finanziarla se la concessione scadesse, com'è previsto, nel marzo 2017. Occorre quindi prolungarla.

La concessione dell'Autobrennero, società con un consiglio di amministrazione da 14 poltrone, è invece scaduta nell'aprile 2014 ed è in attesa di gara. Però i suoi azionisti preferirebbero la proroga. Sono la Regione Trentino Alto Adige, le Province autonome e i Comuni di Trento e Bolzano, le Province di Modena e Mantova, il Comune di Mantova... Nell'elenco, anche alcune banche finanziatrici che vantano diritti di pegno: fra queste la famosa Banca del Mezzogiorno di Poste Italiane, fortemente voluta dall'ex ministro Giulio Tremonti per sostenere l'economia del Sud (Tirolo?).

A dispetto del guard rail perennemente arrugginito, per le Province e i Comuni azionisti l'Autobrennero è una gallina dalle uova d'oro: 140 milioni di utili negli ultimi due anni. Senza considerare un tesoretto di

550 milioni investiti in titoli di Stato costituito dal prelievo sulle tariffe per finanziare il tunnel ferroviario del Brennero. Di sicuro la lobby autostradale ha lavorato di fino. Come dimostra il raffronto fra il testo entrato nel Consiglio dei ministri e quello pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Nel primo si stabiliva che la concessione venisse estesa al massimo a quella più lunga delle autostrade accorpate: poi questo limite è scomparso. Nella versione iniziale c'era pure come contropartita alla proroga un aumento del canone pagato allo Stato dai concessionari, dall'attuale 2,4% dei pedaggi netti al 3 o al 4%: scomparso anche questo.

Certo è che la stessa Authority, del tutto scavalcata in questo frangente, ha incontrato non poche difficoltà fin da subito quando ha cominciato a occuparsi di autostrade, nel gennaio scorso. Dice tutto una lettera del capo della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del ministero delle Infrastrutture, in risposta alle richieste dell'Autorità per il passaggio di consegne. Che si concludeva così: «Si rappresenta l'impossibilità di trasmettere i relativi contenuti della banca dati della Struttura tenuto anche conto dei protocolli di riservatezza che caratterizzano l'accesso al sistema e l'obbligo da parte degli uffici di Struttura di attenersi a precisi vincoli di riservatezza».

