

## Autostrade, l'ok Ue sblocca 10 miliardi

ROMA Via libera agli investimenti per completare le grandi opere autostradali del Paese, circa 10 miliardi, in cambio però di un prolungamento delle concessioni di 4 anni. Il tutto calmierando i pedaggi che non potranno aumentare più dello 0,5% annuo di inflazione. E' questo lo schema tecnico che ha ottenuto ieri l'ok politico della Commissione Ue e che Graziano Delrio ha definito storico al termine dell'incontro con la commissaria alla concorrenza Margrethe Vestager. Un accordo - ha aggiunto il ministro delle Infrastrutture - frutto di un lavoro di 15-16 mesi» e che ora dovrà essere definito nei dettagli. Perché la proroga delle concessioni dovrà comunque ottenere l'ok formale che esclude gli aiuti di stato.

VITTORIA ITALIANA Dietro all'intesa c'è una vittoria del governo italiano che se da un lato ottiene lo sblocco degli investimenti sui principali assi infrastrutturali del Paese, dall'altro assicura che metterà a gara che verranno messe a gara in tempi brevi le concessioni per la Torino-Ivrea e la Torino-Piacenza.

La principale opera interessata è la Gronda di Genova che vale 4,5 miliardi e che renderà finalmente fluida la circolazione per il porto. Aspi, ovvero Autostrade per l'Italia che fa capo ai Benetton, sbloccherà poi altri 4,5 miliardi per triplicare e quadruplicare la A1 in Emilia e Toscana e per altri interventi. In cambio, come accennato, vedrà la concessione allungarsi di 4 anni rispetto alla scadenza naturale del 2038. Anche il gruppo Gavio accelererà sulla Asti-Cuneo e su altri lavori, mettendo in moto circa 650 milioni. Anche qui la concessione si allungherà. Stesso schema e stessa proroga per l'Autostrada dei Parchi, che interessa le aree colpite dal terremoto, e che vede in campo risorse per 2,5 miliardi. In cambio della proroga delle concessioni Benetton e Gavio hanno accettato di calmierare gli aumenti delle tariffe non oltre lo 0,5% dell'aumento dell'inflazione. La massa ingente di investimenti - in assenza dell'accordo trovato ieri - si sarebbe infatti scaricato sulle tariffe, aumentando il costo finale per gli utenti. La tariffa al casello è infatti un mix tra il dato sui prezzi, gli investimenti realizzati e altri parametri.

Le proroghe concesse - ha chiarito Delrio - «sono limitate e servono a uno scopo principale cioè calmierare i pedaggi per non pesare sugli utenti». Una soluzione che è piaciuta alla Ue. Dal 2030, ha spiegato ancora Delrio, venendo così incontro alle sollecitazioni della Vestager, verranno «fatte molte più gare per unificare e rendere più forti anche i sistemi autostradali che oggi sono troppo frazionati». Il ministro si è detto «molto soddisfatto perché crediamo che questo quadro dice che l'Italia può, rispettando le regole europee, aumentare la sua competitività e dare un quadro regolatorio assolutamente certo». Si guarda quindi proprio a questa data come scadenza ultima per il completamento di una rete integrata del Nord-Ovest costituita da Torino-Milano, Torino-Piacenza, Torino-Ivrea e Asti-Cuneo.

Anche l'antitrust Ue conferma che la soluzione trovata, dopo mesi di negoziati, rispetta le regole su aiuti di Stato e appalti. Bruxelles spiega che «l'Italia ha previsto di modificare alcune concessioni senza una gara», per questo si è valutato l'aiuto di Stato. Ma il ministro Delrio ha insistito in questi mesi che all'Italia venissero applicate le stesse regole usate per altri, come la Francia. Infatti, spiega la Ue, «le regole Ue consentono agli Stati di dare sostegno per la fornitura di servizi di interesse generale», ma «a determinate condizioni». Ovvero: evitare sovra-compensazioni e assicurare la concorrenza. «Quindi, l'Italia si è impegnata a limitare i livelli di profittabilità dei concessionari, ridurre la durata delle proroghe e altre misure per consentire gare competitive per le proroghe in futuro», aggiunge Bruxelles.