

Caro pedaggi, un errore il finanziamento pubblico di Stefano Cianciotta(*)

Gli sconti fino al 20 per cento per i pendolari coperti economicamente dallo Stato e dalle Regioni Lazio e Abruzzo, e la definizione del Piano Economico Finanziario che permetterà per i prossimi cinque anni di calmierare le tariffe, risolveranno solo in modo parziale, e non strutturale, il problema del caro pedaggi. Solo la revisione contrattuale, invece, metterebbe la parola fine alla diatriba, che il 1 gennaio di ogni anno si ripropone in modo puntuale con scontri e prese di posizione tra tutte le parti coinvolte e comunque portatrici di interesse.

Dal 2001 (quando furono stipulati i primi contratti con i concessionari) non solo è stato ridisegnato il perimetro del sistema finanziario globale ed eroso il potere della classe media, ma abbiamo assistito ad una notevole produzione normativa nel settore degli appalti pubblici, che è andata anche nella direzione, almeno nelle intenzioni, di regolare il rapporto tra il pubblico ed il privato così come indicato dalla normativa europea.

LA REVISIONE

La revisione del contratto, anche alla luce della proposta di linea guida Anac sul monitoraggio delle amministrazioni aggiudicatrici sull'attività dell'operatore economico nei contratti di partenariato pubblico-privato, diventa un'operazione indispensabile per normare la redditività finanziaria del concessionario (i cui parametri di equilibrio tra l'analisi dei costi e i ricavi sono di fatto obsoleti), e al contempo non infierire sulla capacità di spesa degli utenti finali (automobilisti, autotrasportatori, linee trasporto pubblico e privato), diminuita in questo lasso di tempo anche per effetto dell'introduzione dell'euro.

La soluzione ipotizzata dal Ministero e dalle Regioni, oltre a sottrarre risorse che potrebbero essere impiegate in altri settori di attività (ad esempio Sanità e Sviluppo economico), rinvia la questione perché anche il Piano Economico Finanziario disciplina i suoi effetti solo nel prossimo quinquennio.

Intervenire con soldi pubblici (in questo caso delle Regioni) a regolare un tema che è oggetto di un contratto tra lo Stato e un privato, potrebbe equivalere ad un aiuto di Stato, superando nei fatti i limiti sulla libera concorrenza imposti dalla Ue. La linea guida Anac, che attende peraltro di essere approvata da oltre un anno, interviene proprio sulla revisione dei contratti delle concessioni e sulla disciplina dei contratti di partenariato pubblico-privato, definiti all'art. 3 del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (il cosiddetto Codice dei Contratti).

LINEE GUIDA

In particolare nella seconda parte della linea guida si individuano gli strumenti per favorire non solo il controllo e il monitoraggio economico delle attività del concessionario, ma soprattutto indica, dopo un'attenta ripartizione della valutazione del rischio, quale direzione intraprendere nel caso di revisione del contratto, causata non solo dalla inadempienza o inefficacia delle clausole preesistenti, ma anche da eventi non prevedibili che hanno fatto venire meno le modalità che regolavano il rapporto ex ante, come i terremoti che hanno determinato sui tronchi autostradali A24 e A25 onerosi interventi di manutenzione straordinaria. Una soluzione molto complessa, dunque, che va analizzata ed affrontata in maniera articolata tenendo presenti tutti gli aspetti della situazione. Un solo fattore, infatti, potrebbe stravolgere l'intero scenario del problema.

(*) Presidente Osservatorio Infrastrutture Confassociazioni