

Proroghe «articolo 5», Bruxelles ammetterà solo le opere «aggiuntive», rispetto alle concessioni o forse solo ai Pef vigenti

Autostrade, opere e scenari

Per Autobrennero e Autovie si tenta anche la strada dell'in house, ma **Renzi** non vuole forzature con la Ue

DI ALESSANDRO ARONA

Le critiche non solo dell'opposizione, ma anche di partiti del Pd e la netta bocciatura da parte dell'autorità Antitrust e di Raffele Cantone avevano già messo parecchio sotto pressione l'operazione proroghe autostradali voluta da Maurizio Lupi e inserita poi nell'articolo 5 dello Sblocca Italia. Ma come prevedibile l'unico vero stop poteva arrivare dalla Commissione europea.

E lo stop puntualmente è arrivato, nelle settimane scorse, anche se il ministero delle Infrastrutture sta aspettando la risposta definitiva alle controdeduzioni già inviate alla Ue sulla natura giuridica dettagliata, opera per opera, degli interventi previsti.

La prima versione di Bruxelles ammetteva solo 1,5 miliardi sugli oltre 10 miliardi di euro ammessi. Il nodo è il concetto di investimenti «nuovi»: solo un miliardo e mezzo di investimenti è a prima battuta secondo gli uffici della Commissione pienamente rientrante nella definizione di «nuovo». Il Mit è convinto che si potrà alzare l'asticella, ma l'eventuale stop «selettivo» - che comunque ci sarà - potrebbe fare desistere Gavio dall'operazione complessiva di accorpamenti-proroghe-investimenti (dal gruppo dipendevano 7 miliardi su 10-11) e rischiano inoltre di aprirsi ricorsi dei concessionari in specifici casi, in particolare la Asti-Cuneo.

Ma facciamo un passo indietro. Rispetto alla prima versione dell'articolo 5, nel decreto legge n. 133 dell'11 settembre, che lasciava carta bianca a Mit e concessionarie, la versione finale ha inserito molti paletti. Oltre ai pareri dell'Autorità dei trasporti, del Cipe, delle commissioni parlamentari, si prevede soprattutto il «preventivo assenso» dei competenti organi dell'Unione europea, e il fatto che devono esse-

re previsti «nuovi investimenti».

La Commissione, a un primo esame, ha evidenziato solo 1,5 miliardi di investimenti come senza dubbio «aggiuntivi» rispetto alle concessioni esistenti. Tuttavia il Mit ha spiegato a Bruxelles che alcune opere erano sì previste in origine nelle concessioni, ma non sono mai state inserite nei piani economico-finanziari (Pef), non sono mai entrate cioè negli atti aggiuntivi operativi.

È il caso ad esempio del **completamento della Cisa**, la A15 La Spezia-Parma, nel tratto Parma-Nogaro-Rocca (Verona, sulla A22). Era in concessione fin dal 1999, per una spesa di 1,8 miliardi, ma visto il basso traffico di quell'autostrada si prevedeva fin dall'inizio un contributo pubblico di circa un miliardo. Oggi l'opera costa 2,6 miliardi, è stato sbloccato e aggiudicato solo il primo lotto (12 km su 85) da 500 milioni. La concessione scade nel 2031, le bozze di Pef prevedevano che per coprire l'opera fossero necessari aumenti di tariffe del 7,5% all'anno per dieci anni (già oggi è una delle autostrade più care d'Italia) e comunque fondi statali per 750 milioni e un indennizzo da subentro da 1,7 miliardi. Da qui l'idea di Lupi e di Gavio di accorpate tutte le società del gruppo, allungare la vita media delle concessioni, e coprire quest'opera, come gli extracosti della Asti-Cuneo, con incrementi tariffari molto più ridotti, spalmati su tutta la rete.

L'altro nodo critico è proprio la **Asti-Cuneo**. Qui la gara per affidare la concessione c'è stata, vinta nel 2005 dal gruppo Gavio (concessione nel 2007). La stima delle opere a carico del concessionario (443 mln erano stati fatti dall'Anas) era di 988 milioni al momento della gara, oggi la stima è di 2,5 miliardi (sic!). Le cause (secondo il Mit): aggiornamento prezzi, nuove normative, varianti di tracciato. E poi la crisi e le minori stime di traffico,

fatto sta che il Pef non sta più in piedi. Due lotti non sono coperti, il 2.5 e 2.6 da Alba alla Torino-Savona: il Mit puntava ad accantonare il 2.5, perché c'è già una superstrada, da realizzare è invece il 2.6 da circa 750-800 milioni, con l'ipotesi accorpamenti-proroghe proposte da Gavio già a fine 2014 (si veda la scheda a destra). L'opera non è certamente nuova, si può però sostenere che il Pef saltato non dipenda dal rischio di mercato, ma da scelte della Pa, e dunque il concessionario abbia diritto al riequilibrio. Se la Ue dirà di no, il rischio è che la società faccia comunque causa al Governo per ottenere indennizzi salatissimi, visto che senza il lotto 2.6 l'autostrada finisce nei campi.

Poi c'è la partita Autobrennero, società controllata al 45% dalle province autonome di Trento e Bolzano (tramite la Regione) e da altri enti territoriali veneti ed emiliani. La concessione è scaduta il 30 aprile 2014, il governo Monti aveva lanciato nel dicembre 2011 la gara, ma è stata poi annullata dal Consiglio di Stato nel 2014 per motivi formali. In ballo ci sono investimenti per due miliardi di euro (la terza corsia Modena-Verona e ammodernamenti) e anche il fondo accantonato per il tunnel ferroviario, 550 milioni che la società non vuole per ora «mollare» e altri 1,6 miliardi nei prossimi trent'anni. Lupi e il governo **Renzi** hanno chiesto la proroga alla Ue puntando sull'opportunità e la legittimità di considerarlo un affidamento «in house», ma è una via molto stretta. In caso di stop si dovrà necessariamente ripubblicare la gara.

Simile il caso di **Autovie** (Regione Friuli all'85%). La concessione scade nel 2017, a causa della crisi il piano del 2008 si è rivelato non bancabile (aveva comunque un subentro da 1,7 miliardi). Si tenta anche qui la strada dell'in house, ma se la Ue metterà lo stop si potrà anche qui tentare la strada della gara per realizzare le opere. ■

SOCIETÀ E INTERVENTI

Proroghe articolo 5, le richieste inviate nel 2014 da Lupi alla Ue

Società	Opere	Importo (mln)	Situazione
Auto Brennero	Terza corsia A22 Modena-Verona (753 milioni) più ammodernamenti diffusi	2.000	La concessione è scaduta il 30 aprile 2014, già a fine 2011 (governo Monti) l'Anas ha pubblicato la gara per riassegnarla, gara annullata nel 2014 per motivi formali su ricorso di Autobrennero (società controllata dalla Regione Trentino Alto Adige). Il Ministro Lupi ha presentato la richiesta di proroga a Bruxelles: elemento forte della richiesta è il "fondo ferrovia", 550 milioni già accantonati e 1,6 miliardi nei prossimi trent'anni. Ma la proroga è nelle mani di Bruxelles. Sono opere "nuove", è vero, ma la concessione è scaduta, le regole Ue impongono la gara. Il governo sta trattando sull' ipotesi di considerare l'affidamento tra quelli in cui è ammesso l'in house, ma non è una partita semplice.
Autovie Venete	Terza corsia Mestre-Trieste (opere residue)	1.500	La concessione di Autovie (Regione Friuli 86%, poi altri enti pubblici), scadrà il 31/3/2017. Nell'atto aggiuntivo del 2008 la realizzazione della terza corsia era già prevista (2,3 miliardi), da realizzare entro il 2017, con un subentro da 1,7 miliardi a carico del nuovo concessionario. Ma la crisi e il minor traffico hanno reso il piano "non bancabile" e sono state realizzate opere solo per 500 milioni. La parte rimanente è stata ridimensionata a 1,5 miliardi, ma ora si punta alla proroga per renderla bancabile. Non si tratta però di opere "nuove", erano già previste nel Pef 2008. A rischio di stop l'ipotesi di proroga. Se si facesse la gara il subentro sarebbe di circa 500 milioni. Anche per Autovie si sta esplorando l' ipotesi dell'in house providing.
Asti-Cuneo	Completamento (lotto 1.6)	800	La concessione scade nel 2035, ed è stata affidata con gara nel 2005 (concessione 2007). Ma l'aumento dei costi rispetto al 2007 rende oggi "fuori budget", non coperti dal Pef, circa 1,5 miliardi (lotti 2.5 e 2.6). Prioritario è solo l'1.6 da circa 750 milioni. La soluzione non è la proroga, ma spalmare la copertura su tutta la rete Sias. Se l'operazione salta (l'opera non è "nuova") si rischiano i ricorsi della società, che ritiene gli aumenti di costo "colpa" delle Pa.
Autocisa	A15 Parma-Nogarole (Verona)	2.100	La concessione scade nel 2031, ma la piccola società (in gestione solo la poco trafficata La Spezia-Parma) non è in grado di ammortizzare un investimento da quasi due miliardi (al netto della parte da 500 milioni già sbloccata). L'idea del Mit era anche qui di accorparsi alle altre concessioni Sias per rendere il Pef sostenibile. Se l'operazione salta (l'opera era già in concessione, seppure non nei Pef) l'opera dovrà essere rinviata, come si fa da vent'anni.
Gruppo Sias	Vari investimenti At-Cn e Cisa	7.000 (compresi At-Cn e Cisa)	Il Gruppo Sias (Gavio) ha presentato in base allo Sblocca Italia (art. 5) un piano per accorparsi le società Salt, Cisa, Fiori, Satap, Torino-Savona, Asti-Cuneo) e prorogare le concessioni da un'attuale media ponderata del 2027 al 2043, in cambio di investimenti per 7 miliardi di euro: 1,8 già attualmente previsti nelle convenzioni (tra questi Novara-Milano quarta corsia, Tibre primo lotto), e 5,2 miliardi "nuovi" (tra cui Tibre completamento, lotti non coperti della Asti-Cuneo, ammodernamenti vari). Operazione a rischio se le Ue metterà paletti sulle opere "non nuove".

LE OPERE PRINCIPALI

SATAP A4 (SIAS)
Quarta corsia Novara-Milano:
500 milioni

AUTOVIE VENETE
Terza corsia Mestre-Trieste:
1,5 miliardi

AUTOBRENNERO
Ammodernamenti e terza corsia Modena-Verona:
2 miliardi

GRUPPO SIAS (GAVIO)
(SALT, CISA, FIORI, SATAP A4, SATAP A21, TORINO-SAVONA, ASTI-CUNEO)
Altri interventi diffusi:
2 miliardi

ASTI-CUNEO (SIAS)
Lotto 1.6:
800 milioni

CISA (SIAS)
Completamento "Tibre" Parma-Nogarole Rocca:
2,1 miliardi

■ La Commissione Ue ha chiarito che limitate proroghe delle concessioni sono ammesse solo per realizzare investimenti «nuovi» rispetto alle concessioni vigenti. Ancora da chiarire, però, se questo stop comprenda solo le opere già previste in concessione e nei Pef degli atti aggiuntivi, o anche quelle già in concessione ma mai inserite nei Pef. Lupi proponeva di includere anche le opere già previste ma con Pef diventato poi non realizzabile.

