

# Italia e Ue, i buoni legami sulla strada

## CRESCITA E MERCATO AUTOSTRADALE

di **Fabrizio Palenzona**

**L**e autorità italiane ed europee hanno concordato, mercoledì 21 giugno, un Piano che, attraverso il riassetto del mercato autostradale, sostiene importanti misure per la crescita. Questo è un risultato che credo valga la pena di sottolineare.

A promuovere l'iniziativa fu Aiscat, tre anni fa, sulla base della Direttiva Europea 23 da poco adottata. A convincere il Governo, al tempo rappresentato dal ministro Lupi, fu la consapevolezza che la dinamica tariffaria, conseguente ad una stagione di grandi investimenti potesse divenire incompatibile con la difficile crisi economica che ancor oggi stringe il nostro Paese.

In altri termini, la necessità di alimentare la crescita attraverso l'accelerazione della realizzazione delle opere contenute nei piani finanziari delle concessionarie rischiava di produrre, grazie anche ai meccanismi frettolosamente introdotti dalla riforma Di Pietro nel 2006, un generalizzato aumento delle tariffe autostradali, deprimendo così la domanda di mobilità ed i consumi.

C'era, inoltre, l'esigenza di una ridefinizione di opere indispensabili al completamento di una rete già matura e di qualità, a cui si aggiunse l'urgenza di mettere in sicurezza le reti dell'Italia centrale provate dagli effetti dei drammatici eventi sismici.

Negli ultimi tre anni il Governo è intervenuto per contenere gli adeguamenti contrattuali con differimento del reintegro dei relativi introiti, allo scopo di raffreddare la dinamica tariffaria, causando fortunatamente - solo per alcuni limitati casi - criticità in termini di bancabilità. Dovevamo, quindi, uscire dalla precarietà individuando soluzioni stabili e ponendo le basi per la formazione di reti di adeguate dimensioni.

Riassumendo gli obiettivi del Piano, che dovrà essere confermato nel procedimento ex art. 108, T.fue, le autorità italiane e comunitarie hanno concordato che, a fronte della realizzazione di tutte le opere previste nelle vigenti convenzioni (per circa 10 miliardi di investimenti) sia calmierata la dinamica tariffaria. Tutto questo grazie alla rimodulazione della durata della concessione e la previsione di un "terminal value" tale da non costituire barriera d'ingresso per la partecipazione alle gare. In breve, è stata condivisa una modifica ai contratti di concessione pienamente consentita dalle norme nazionali ed europee in materia di mercato interno.

Il cuore della discussione è rappresentato dai principi europei che il Mit (Ministero Infrastrutture e Trasporti) ha voluto porre alla base della sua iniziativa. È raro che, in trattative così delicate con la Commissione europea, sia proprio l'Italia a spingere perché il quadro comunitario trovi piena attuazione! In primo luogo la certezza del diritto/stabilità del contratto è essenziale per assicurare il "buon funzionamento del mercato", sul quale si basa la fiducia di chi investe in Europa (e segnatamente in Italia). Il mancato rispetto di questo principio ha reso il nostro Paese debole ed inospitale di fronte ai grandi investitori internazionali.

In secondo luogo la parità di trattamento fra impresa pubblica ed impresa privata: anche l'*in house* deve essere concepito come strumento di apertura al mercato.

In terzo luogo il rispetto del mercato interno: contrariamente a quanto si è troppo spesso verificato in passato, le gare devono essere bandite. E bandite senza ritardo alla scadenza. Nel caso della trattativa di cui al Piano i casi di prolungamento della durata sono eccezionali e comunque nei limiti di cui alla direttiva 23 (nata proprio per dare una risposta alla crisi); d'altra parte il Mit assicura che saranno

quanto prima messe in gara la Torino Piacenza e la Torino Ivrea con una procedura congiunta.

In quarto luogo è imprescindibile il principio di parità fra le imprese presenti sul mercato unico europeo (oggi sempre più competitivo e dove l'industria italiana ritiene un ruolo sempre maggiore). Il precedente del piano di rilancio francese ha consentito di fissare un rendimento di mercato per i singoli interventi la cui metodologia non può che essere condivisa in tutti i Paesi membri.

Credo che l'Italia possa cogliere da questo risultato un segnale importante: applicare il principio di leale collaborazione, trattare con fermezza e competenza con le autorità comunitarie, porta a risultati stabili e utili per il Paese ed accresce la fiducia verso l'Unione Europea.

Fabrizio Palenzona è Presidente Aiscat

© RIPRODUZIONE RISERVATA

