

# La controriforma delle autostrade

La controriforma delle autostrade

[Anna Donati](#)

Scala mobile sulle tariffe autostradali, per legge. Con un blitz il governo fa un regalo alle concessionarie, in barba a concorrenza e controlli

L'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato ha inviato una lettera a governo e parlamento per bocciare il rinnovo delle convenzioni autostradali appena approvato in fretta e furia con un emendamento blitz, perché riduce gli spazi di concorrenza e perché l'adeguamento tariffario non garantisce efficienza nella gestione e tutela dei consumatori.

Infatti appena insediato, il nuovo governo Berlusconi ha annientato la riforma delle concessionarie autostradali voluta dal governo Prodi. Con un semplice emendamento a un decreto legge (articolo 8-duodecies legge 101/2008) approvato dal parlamento, ha modificato le norme e approvato per legge tutte le nuove convenzioni già sottoscritte tra Anas e concessionarie. Un'approvazione che elimina il parere del Nars, del Cipe e del parlamento, che avevano osato avanzare obiezioni e richiesto maggiori garanzie e controlli per l'interesse pubblico nelle nuove convenzioni.

Chi trarrà i maggiori benefici da questa automatica approvazione è certamente Autostrade per l'Italia (Aspi), la concessionaria che fa capo al gruppo Benetton, che si vedrà riconoscere aumenti tariffari di almeno il 70% dell'inflazione reale, da sommare a parametri di remunerazione degli investimenti, per tutta la durata della concessione e quindi fino al 2038.

Mi pare che Guglielmo Epifani stia richiedendo un analogo riconoscimento per l'adeguamento dei salari dei lavoratori, ma la risposta che viene dal fronte industriale e dalla politica è molto diversa...

Via dunque con l'emendamento blitz il *price cap*, la qualità del servizio, la tutela dei consumatori e la realizzazione degli investimenti correlati alla tariffa: una autentica controriforma a solo vantaggio delle concessionarie e che ridimensiona gli strumenti di controllo e regolazione dello Stato nel settore autostradale, già assai deboli.

Del resto era stato proprio il Nars nel novembre 2007 a ritenere questi criteri adottati per la nuova convenzione Aspi-Anas, incompatibili con le regole vigenti, negando dunque il via libera. E proprio per bypassare queste obiezioni è nato l'emendamento che approva "per legge" questa convenzione, evitando obiezioni e pareri "scomodi".

Si è addirittura invocata la Commissione Europea ed una procedura d'infrazione aperta sulle regole per le concessioni autostradali, che aveva contestato il meccanismo per la revisione delle convenzioni che, a suo dire, non tutelava a sufficienza gli interessi privati. Ma invece di rispondere alla Ue modificando questa parte di regole, è arrivata la sanatoria per tutte le convenzioni in essere.

In questo modo avremo tre regimi regolatori per le concessioni autostradali: quello di Autostrade per l'Italia (con il riconoscimento automatico in tariffa del 70% dell'inflazione reale), quello delle concessionarie autostradali che hanno sottoscritto le nuove convenzioni sulla base delle nuove regole (Legge 262/06, come l'Asti-Cuneo, Brescia-Padova, Padova-Venezia, Autocisa, Pedemontana Lombarda), e tutte le altre che dovranno farlo nei prossimi anni sulla base delle nuove norme modificate.

Siamo praticamente tornati al punto di partenza, a metà degli anni '90, con la vendita della Società Autostrade ai privati da parte del primo governo Prodi, alle scalate "occulte" dei privati nelle concessionarie pubbliche, alle proroghe generalizzate delle concessioni autostradali. Un passaggio dalla gestione pubblica a quella privata, attuato senza che lo Stato avesse predisposto regole efficaci per governare il settore.

Per la verità fin dalle nuove norme del 1992, il Cipe aveva emanato diverse direttive per costruire un quadro regolatorio del settore, arrivando alla direttiva Ciampi-Costa del 1998, che fissava regole innovative e stringenti. Regole che poi, non sono state applicate se non in modo assai elastico e comunque sempre favorevole alle concessionarie autostradali.

Cinque anni dopo in occasione della prima verifica prevista dal sistema di regolazione, nel 2003, sono risultati evidenti l'andamento positivo degli utili e degli extraprofitti, gli aumenti tariffari costanti ed i mancati investimenti. Ma invece di riequilibrare e regolare, il governo Berlusconi ha assecondato le concessionarie. E per evitare le esortazioni a cambiare rotta del Nars, dell'Antitrust e della Corte dei Conti, è stata approvata con legge in parlamento la nuova convenzione di Autostrade per l'Italia. Anche in quel caso come oggi con un emendamento del governo in un decreto legge in scadenza nel febbraio del 2004.

Solo nel 2006, su proposta del secondo governo Prodi, il Parlamento aveva approvato nuove norme di regolazione delle concessionarie autostradali che stabilivano che allo scadere dei piani economico-finanziari e comunque entro un anno tutte le convenzioni dovevano essere riscritte per meglio tutelare l'interesse pubblico. Un autentico e positivo cambio di rotta, che però non ha completamente retto all'offensiva delle concessionarie: contestazioni dalla Commissione Europea e delibere Cipe di attuazione che nel giro di sei mesi hanno limitato drasticamente il campo di applicazione solo a nuovi investimenti.

Riforma, come abbiamo detto, che il nuovo governo Berlusconi ed il parlamento hanno già provveduto a neutralizzare. Ma nuove regole del settore servono, così come devono essere fermate le ulteriori proroghe delle concessioni, in coerenza con le direttive europee, per evitare il perpetuarsi di limitazioni della concorrenza e del mercato.

Prima di tutto, dovrebbe essere istituita una Autorità dei Trasporti, prevista ormai da 10 anni, così come è avvenuto con successo nel campo dell'Energia e delle Comunicazioni. Strumento di regolazione e di tutela degli utenti indispensabile per evitare che discrezionalità, pressioni indebite sulla politica o della politica o peggio ancora quelle clientelari abbiano la meglio.

Secondo, va ridefinito il ruolo dell'Anas come soggetto gestore, oggi invece concedente e regolatore, a volte concessionario, a volte in società miste od in competizione con le stesse concessionarie autostradali.

Terzo, bisogna fare una accurata riflessione sul ruolo odierno delle autostrade nel campo della mobilità e dei trasporti, che non possono essere prolungate e raddoppiate all'infinito come i piani delle concessionarie chiedono costantemente di fare, in un circolo vizioso di nuovi investimenti per ottenere nuove proroghe. Le autostrade nate per la lunga distanza, per accorciare l'Italia, sono oggi diventate le reti per il trasporto quotidiano di breve e media distanza, ma ugualmente si ripropongono grandi autostrade di transito con sistemi chiusi a casello, indifferenti al territorio da servire.

Qui serve una forte innovazione di prodotto, con infrastrutture intelligenti, con sistemi aperti e fortemente connessi con la rete locale, con sistemi di pagamento telematici, oggi possibili con le nuove tecnologie.

Quarto, serve riprendere il suggerimento dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e come richiede il recepimento della direttiva Eurovignette, di inserire l'uso del pedaggio come uno strumento di politica dei trasporti e di finanziamento delle infrastrutture sostenibili, che implica quindi la necessità di rescindere il legame stringente ed esclusivo oggi esistente tra pedaggi pagati dagli utenti, ricavi delle concessionarie, ed investimenti sulla stessa rete autostradale.

Ma per ora niente riforme, resta solo la controriforma.

Sì