



La gestione dell'autostrada del Brennero I pasticci del Pd sull'A22 ci costano l'infrazione Ue

Un emendamento del centrosinistra alla Camera rinnova la concessione pubblica
Ma Bruxelles impone la gara ed è pronta ad aprire un procedimento contro l'Italia

PIETRO DE LEO

■ Nel racconto della politica, capita che emendamenti, apparentemente di secondaria importanza, possano comportare rischi di una certa portata. È il caso della proposta di modifica al dl infrastrutture firmata da Alessia Rotta del Pd e Raffaella Paita di Italia Viva, approvata dalle commissioni congiunte Ambiente e Trasporti della Camera, sulla proroga della concessione dell'Autostrada A-22 (che parte da Modena e arriva sino a Bolzano) aprendo alla possibilità di un "project financing" per la futura gestione.

Un passaggio che ha suscitato varie reazioni positive, a patire dagli enti locali. La senatrice renziana Donatella Conzatti, inoltre, ha specificato che «il plauso per questo obiettivo va a chi realmente ha lavorato in questa direzione ovvero i manager della società e i partiti, come Italia Viva e Pd, che hanno presentato emendamenti, dialogato a tutti i livelli». Dunque, tiene a ricondurre tutto nel campo del centrosinistra il merito di questa iniziativa. Che però potrebbe causare dei contraccolpi non proprio vantaggiosi per il nostro Paese. E vediamo perché.

ENTI LOCALI

L'autostrada è attualmente gestita da "Autostrada del

Brennero S.p.a", una società partecipata per un 85% circa da enti locali e territoriali, dunque una preponderanza pubblica. Tradotto: questi enti beneficiano degli ingenti proventi che il traffico su quel tratto genera, ovviamente in percentuale alla loro quota. Parliamo di svariate decine di milioni di euro all'anno, basti pensare che sono oltre 400 dal 2014. Data non casuale. Perché in quel momento la concessione è scaduta e di lì in poi si è andati avanti di proroga in proroga fino ad oggi, sette lunghi anni.

Nel frattempo, la Commissione Europea ha mosso dei rilievi sul tema, iniziando un confronto con i governi (di centrosinistra) che si sono succeduti dopo la scadenza, e si sono prospettate due strade. O una gestione "in house", con una società interamente pubblica (a patto però che questa non avesse partecipazioni in altri asset), ipotesi che sarebbe stata realizzabile attraverso l'uscita della compagine azionaria della parte privata con una liquidazione. Oppure rimettere tutto all'esito di una gara europea.

Ebbene, non è stata fatta né l'una, né l'altra cosa. E si andrà avanti così, per un altro anno. Aprendo la strada alla possibilità che, attraverso

un partenariato pubblico-privato, gli enti che già controllano ora quella strada possano continuare a farlo anche in futuro, con tutti i vantaggi derivanti in termini di incassi. Che il controllo pubblico di un tratto stradale così importante possa poi portare anche a benefici politici per quei partiti, come la Svp altoatesina, particolarmente radicati sul territorio? Pensare questo sta alle valutazioni di ognuno.

RICHIESTE

Ma è chiaro come l'emendamento Pd-Iv sia uno strumento per trovare una via d'uscita alle richieste europee, che sono molto chiare. Così come sono assai espliciti i circa 800 milioni che la società in questione deve allo Stato italiano per il cosiddetto "fondo ferrovia".

Lo scenario tracciato conduce al lato politico della vicenda, che proietta questo emendamento nel contesto dei rapporti italiani con l'Europa. Infatti, a questo punto diventerebbe, purtroppo, concreta l'ipotesi di una procedura d'infrazione comunitaria verso il nostro Paese perché, sbarrando la strada alla gara europea, si sbarrerebbe la strada anche alla libera concorrenza. E tutto questo non sarebbe il massimo in un momento in cui

l'Italia deve rispettare normative e tabelle di marcia sull'impiego dei fondi del Pnrr.

Ragion per cui il Presidente del Consiglio Mario Draghi, che ogni giorno deve sudare sette camicie per garantire con l'Europa il mantenimento degli impegni, pare non sia stato per nulla entusiasta dell'iniziativa. Il centrosinistra oggi la rivendica in un'ottica territoriale, certo. Ma non è detto che, tra non molto, questa mossa non si trasformi in un boomerang nel momento più sbagliato.

Il caso

TRATTA

■ L'autostrada A22 del Brennero è una delle tratte più ricche d'Italia. Non è mai andata a gara dagli anni Sessanta

NIENTE CONCORRENZA

■ Senza un bando per la concessione, scaduta nel 2014, arriverà l'infrazione Ue contro l'Italia

ORGOGGIO A SINISTRA

«Il plauso per questo obiettivo va a chi realmente ha lavorato in questa direzione, ovvero i manager della società

Data: 27.10.2021 Pag.: 12
Size: 385 cm2 AVE: € 36575.00
Tiratura: 87724
Diffusione: 31681
Lettori: 182000



Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile

e i partiti, come Iv e Pd,
che hanno presentato
emendamenti e
dialogato a tutti i livelli»
Donatella Colzani, Iv