il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

diffusione:29047
tiratura:74068

IL DOCUMENTO *L'indagine svela i favori ai signori del casello elargiti in 20 anni: profitti stellari, norme capestro, proroghe infinite e investimenti in calo. "Riequilibrare i rapporti"*

La **Corte dei Conti** stronca le **concessioni autostradali**

» CARLO DI FOGGIA

Anche la Corte dei conti boccia le concessioni autostradali. La revisione "sostanziale" dei contratti evocata dal premier Giuseppe Conte nel suo discorso ha ora una base di partenza. A chiederla, infatti, sono i magistrati contabili. Dopo una lunga istruttoria, avviata a inizio 2018, il giudice Antonio Mezzera ha consegnato il rapporto sull'intero settore, visionato dal *Fatto*, alla Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato – a cui partecipano Palazzo Chigi, ministero delle Infrastrutture e dell'Economia – che dovrà approvarlo il 24 settembre prossimo.

IL DOCUMENTO, 156 pagine, è un duro atto di accusa, che poggia anche sulle critiche pesanti – e inascoltate – delle autorità indipendenti (Concorrenza, Contratti pubblici, Anac, Banca d'Italia) e ripercorre 20 anni di regali, zero trasparenza, mancata apertura alla concorrenza, assenza di gare, proroghe ripetute, scarsi controlli, e-xtra-profitti stellari a fronte di investimenti calanti e clausole capestro in barba alle leggi.

Emblematico è il caso di Autostrade per l'Italia, oggi dei Benetton, il colosso più esposto alle critiche che gestisce 3mila dei 6mila chilometri di rete (in totale i gestori sono 22). Con la privatizzazione del 1997 fu firmata la nuova convenzione con l'Anas con una proroga di 20 anni (al 2038), giustificata con il fatto che si trattava di un'azienda statale. La Corte dei conti non validò la proroga, visto che "avrebbe alterato le condizioni di equilibrio determinate dai piani finanziari, risolvendosi in un beneficio ingiustificato". Contro si pronunciò anche l'Antitrust. Tutto inutile e la proroga divenne la prassi per tutte le altre concessioni. Risultato? Nel 2003 i Benetton prendono il controllo e già due anni dopo gli investimenti effettuati erano inferiori di 2 miliardi rispetto ai 4,1 previsti dai piani finanziari 1997-2005. Soldi non accantonati ma "usati per finanza speculativa", spiegò il ministero delle Infrastrutture in Senato nel giugno 2006. Dal 2004 si decise che le proroghe servivano perfino a sanare i contenziosi pregressi. Secondo il rapporto, la Corte dei conti ha "dichiarato illegittimo" l'affidamento del 1997. L'effetto, però, è stato nullo. La più grande convenzione è rimasta col vecchio impianto, senza "tante prescrizioni di garanzia e salvaguardia del bene pubblico".

Raccomandazioni

Va difeso il nuovo sistema tariffario voluto dall'Authority, ma i colossi lo vogliono impallinare

Nel 2008 il neonato governo Berlusconi blindò le concessioni per legge pur essendo contratti privati, per superare le critiche degli organi tecnici di controllo e con il Parlamento all'oscuro dei documenti per poter valutare. Quella di Autostrade, per dire, era stata bocciata dal Nucleo per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (Nars) anche perché conteneva una clausola mostruosa che garantisce ai Benetton un indennizzo gigante anche in caso di revoca per colpa grave, come "crolli e disfacimenti", quello che è poi successo col ponte Morandi. Una norma illegittima secondo il rapporto, perché vietata dal codice civile. Insomma, la concessione si può revocare senza penali miliardarie.

Le critiche riguardano tutti gli ambiti, a partire dalla prassi con cui i concessionari affidano tutti i lavori *in house*, in barba alla legge (quella del 2017, peraltro, è molto blanda) e alle direttive Ue. In 20 anni si è messo in piedi un sistema "irrazionale", con proroghe continue, ritardi nel mettere a gara le concessioni e modelli tariffari oscuri e penalizzanti che hanno generato incrementi "senza riscontro nei costi", sempre più alti dell'inflazione, anche grazie a "una sistematica sottovalutazione dei volumi di traffico", e remunerato capitali mai investiti a rendimenti stellari a fronte della "costante diminuzione degli investimenti". Dal 1993 i ricavi dei concessionari sono raddoppiati, da 2,5 a 6 miliardi, di cui un quarto finiscono in profitti. Critiche forti anche per l'assenza di personale adeguato al ministero per effettuare i controlli, assai carenti.

Tirate le somme, la Corte dei conti raccomanda di cambiare passo e soprattutto "una rapida introduzione del nuovo sistema tariffario elaborato dall'autorità dei Trasporti per riequilibrare i rapporti a vantaggio dello Stato", visto che remunera solo il capitale davvero investito e riduce le tariffe. I signori del casello sono già sul piede di guerra.

Il rapporto

- **LA LUNGA** istruttoria è stata avviata a inizio 2018 e curata dal giudice istruttore Antonio Mezzera. Il testo, 156 pagine (allegati compresi) ora in forma di bozza, andrà discusso il 24 settembre dalla sezione centrale di controllo. È un lungo atto di accusa al sistema delle concessioni che ha garantito enormi profitti a fronte di investimenti "in costante calo"

Più criticato La sede di Atlantia, che controlla Autostrade *Ansa*

La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato