

L'Aiscat e il ministero
delle Infrastrutture
lavorano per un accordo;

la convenzione unica
non si applicherà in toto
agli atti già in essere

Autostrade, Di Pietro concede sconti ai piccoli gestori

«Serve un'intesa per non sfasciare tutto». Il muro contro muro dei mesi scorsi tra il governo e i concessionari autostradali sembra lontano. Anche se vanno avanti i ricorsi contro l'esecutivo governo, ~~Antonio Di Pietro~~ Palenzona, presidente dell'Aiscat, cambia toni e fa pressioni sul governo per ottenere modifiche alla convenzione unica prevista all'articolo 12 della Finanziaria. E questa partita, lunghissima, sembra arrivata alla svolta decisiva. Anche perché, con Autostrade pronta a una scissione societaria per far passare la fusione con AutoAbertis, oggi sono soprattutto i piccoli a rischiare di vedersi annullate le loro concessioni. Per non parlare delle ripercussioni per le opere pubbliche, di fatto ferme da mesi. Il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro continua a mostrarsi duro. E appare deciso a chiedere il rispetto di quanto è già stato messo nero su bianco. In realtà i suoi funzionari sono stati già preallertati per un nuovo round negoziale con l'Aiscat, dal quale dovrebbe uscire un'interpretazione più elastica sul famigerato articolo 12 per precisare che la normativa «è ricognitiva e non innovativa». Tradotto, non saranno applicati i nuovi vincoli per i contratti in essere, lasciando inalterati i rapporti già definiti con i concessionari. Da mesi Palenzona insiste sul «rispetto dei contratti in essere». Ogni modifica del quadro regolatorio, in altre parole, deve riguardare il futuro e non le concessioni esistenti. «La pretesa di cambiare le carrozze in corsa», ha spiegato, «rischia di far deragliare il treno». Al riguardo il presidente della commissione Lavori pubblici del Senato, Anna Donati, ha detto che le rivendicazioni della lobby autostradale sono legittime, ma resta la necessità di riequilibrare il sistema e, per questo, le norme approvate non si toccano. Parti distanti invece sul futuro dell'Anas. Per Palenzona deve darsi «una mission, non può essere quella che fa tutto». Nel mirino del presidente dell'Aiscat la doppia identità del gestore della rete stradale italiana, ormai sempre più sospeso tra il ruolo di concedente con compiti di vigilanza e quello di concessionario, saltato fuori ultimamente. Dopo aver preso in mano la gestione del Passante di Venezia, infatti, molti segnali dicono che per il futuro si starebbe preparando un ruolo simile per tutti quei tratti con concessioni in scadenza. È il caso della Parma-La Spezia, della Piacenza-Cremona, delle Autostrade meridionali. Le funzioni regolatorie, per Palenzona, devono andare a un'autorità indipendente, staccata completamente da Anas. Ipotesi che non dispiace a Di Pietro. La nuova Authority dei trasporti voluta da Enrico Letta sembra destinata a rispondere a queste richieste. Su posizioni ugualmente critiche anche il presidente di Autostrade, Gian Maria Gros-Pietro, anche lui impegnato in una dura partita giudiziaria con il governo. Dalle sue parole emerge la preoccupazione per la felice conclusione della partita spagnola di Abertis, che «non può essere ripresa fino a che non si risolve il contenzioso in atto, fino a che non si giunge a una regolazione della convenzione in essere, rispettosa dei diritti acquisiti». Allo stesso tempo, però, l'impasse di queste settimane blocca tutti i futuri piani di investimento. Per Gros-Pietro, allo stato attuale «non ci sono le condizioni» e, finché non si trova una soluzione condivisa, lo sviluppo delle infrastrutture italiane rischia di subire un grave rallentamento. L'attuale incertezza regolatoria, comunque, per Autostrade sembra più un ostacolo ai piani di sviluppo che un problema di per sé. Sono le altre 22 concessionarie italiane a doversi preoccupare molto seriamente della situazione. È per loro che Palenzona sta lanciando segnali di distensione. E attende la fine del muro contro muro.

