Concessionarie autostradali: Ance, aprire alla concorrenza

14 Giugno 2012

[Italia Oggi – 13/06/2012 – di Andrea Mascolini]

Protesta dell`associazione dei concessionari guidata da Palenzona, ma l'Ance non ci sta
Concessioni, scontro con il Governo
Sotto la lente la quota di lavori da mettere sul mercato
Sugli appalti delle società concessionarie autostradali è ormai scontro fra il Governo, che intende limitare gli affidamenti in house, e l`Aiscat, l`Associazione che raccoglie i concessionari autostradali, presieduta da Fabrizio Palenzona, anche fresco presidente di Impregilo. Aiscat contesta l`innalzamento dal 50% al 60% della quota di lavori che le concessionarie dovranno mettere in gara. A rischio, secondo l`Associazione presieduta da Fabrizio Palenzona, neo presidente del Consiglio di amministrazione di Impregilo, sono gli investimenti previsti dai piani economico-finanziari e, più in generale, la possibilità di attrarre capitali privati nel nostro Paese. La partita riguarda un settore nel quale le decisioni che si stanno per prendere a livello nazionale incideranno non poco anche in prospettiva. Sono infatti in scadenza molte delle concessioni di costruzione e gestione affidate negli anni `50 e `60 e quindi occorrerà decidere come muoversi. La scelta si porrà fra una ulteriore proroga (magari con accorpamenti di più tratte) e la messa in gara delle concessioni in scadenza. La «partita» della disciplina dei lavori, realizzabili in house o da affidare a terzi, appare quindi centrale. Al momento il Governo sembra abbia deciso, con la bozza di decreto legge sulle infrastrutture, che le concessionarie autostradali che hanno acquisito la concessione prima del 30 giugno 2002, debbano portare dal 50% al 60% la quota di lavori affidati a terzi, importo che già aumentato dal 40 al 50% con la legge 27/2012. La scelta del Governo è però aspramente criticata dall`Aiscat che con un comunicato stampa ha affermato che si tratta di «un fatto molto grave». Per i concessionari, infatti, il problema è che la norma si rivolge a «contratti già in essere; così facendo non si rassicurano gli investitori, allontanandoli ancora di più dal nostro Paese e determinando ritardi nella realizzazione». Per l`Aiscat anche l`argomento «comunitario» non appare sufficiente a giustificare l`intervento del Governo: «appare improprio che, per incidere sulle vigenti concessioni, si debba chiamare in causa il contesto normativo europeo, attribuendo alle istituzioni comunitarie scelte che sono solo ed esclusivamente nazionali; peraltro l`Europa, da sempre, lascia all`autorità concedente la facoltà (non l`obbligo) di imporre al concessionario l`affidamento a terzi del 30% dei lavori oggetto di concessione». Di ben diverso avviso è invece l`Ance, l`Associazione nazionale dei costruttori edili, presieduta da Paolo Buzzetti, che, peraltro, con uno studio di qualche mese fa era andata a vedere come era cambiato il mercato degli appalti gestiti dalle concessionari dopo che il decreto «milleproroghe» di fine 2008 aveva ripristinato la possibilità di realizzare lavori in house fino al 60%. I dati dimostravano che per le 24 società concessionarie autostradali che gestiscono autostrade a pedaggio, nel 2009 si era registrato un calo del 34,6% del numero dei bandi di gara rispetto al 2008 (153 contro 234) che corrisponde a una identica riduzione dell`importo posto in gara, pari a -34,6%; in pratica dagli 1,5 miliardi di euro messi in gara nel 2008 si era passati a poco meno di 1 miliardo di euro del 2009. Il punto di vista dell`Ance è molto semplice: se è vero che la normativa europea in vigore lascia libero il concessionario di affidare o meno una quota (fino al 30%) di appalti a terzi, è anche vero che, a tutt`oggi, il presupposto di questa libertà risiede nel fatto che il concessionario stesso abbia acquisito in gara la concessione, cosa che, in buona parte delle più importanti concessioni autostradali italiane, non è avvenuto. Se invece la concessione è stata acquisita per legge o senza un confronto concorrenziale, appare opportuno che si crei un mercato «a valle»

dell`affidamento della concessione, quanto meno per una parte prevalente dei lavori.
In prospettiva va per la verità anche considerato quanto mette in evidenza l`Aiscat che sottolinea come «le proposte di modifica delle attuali direttive si limitino a chiedere all`aspirante concessionario di indicare le sole parti dell`investimento che intende subappaltare ad altri, con ciò senza distinguere tra vecchie e nuove concessioni. Se il concessionario si assume il rischio operativo deve essere libero di organizzarsi per poter gestire tempi e costi delle opere che realizza a proprie spese. Così ragiona l`Europa».