

Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento

Piazza Dante 15, 38122 Trento

Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615

uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 1231 del 31/05/2019

Autostrade, il modello Brennero apripista in Europa

La gara è l'unico strumento di affidamento di una concessione autostradale in Europa in grado di assicurare efficienza. L'ente pubblico non può fare altrettanto, offrendo anche maggiori garanzie di sicurezza su un'infrastruttura strategica per l'economia. Il primo a prendere la parola, nella Sala Caritro di Palazzo Calepini, durante l'incontro "Autostrade: istanze locali, aperture globali", è stato il presidente di Autostrada del Brennero, Luigi Olivieri, che ha descritto la Società come "un sistema d'impresa a controllo pubblico che offre le stesse garanzie di efficienza di un privato". Olivieri ha ricordato il contesto normativo europeo a tutela della concorrenza e ricordato come "all'interno di questo quadro, governi di segno politico opposto" si siano posti lo stesso interrogativo.

Il primo a prendere la parola, nella Sala Caritro di Palazzo Calepini, durante l'incontro "Autostrade: istanze locali, aperture globali", è stato il presidente di Autostrada del Brennero, Luigi Olivieri, che ha descritto la Società come "un sistema d'impresa a controllo pubblico che offre le stesse garanzie di efficienza di un privato". Olivieri ha ricordato il contesto normativo europeo a tutela della concorrenza e ricordato come "all'interno di questo quadro, governi di segno politico opposto" si siano posti lo stesso interrogativo. Ennio Cascetta, docente di Pianificazione dei sistemi di trasporto dell'Università di Napoli ha inquadrato il ruolo del valico del Brennero all'interno della rete dei trasporti europei: "Il traffico è cresciuto tantissimo perché si è internazionalizzata l'economia italiana e l'Europa, con il 61%, è di gran lunga il primo mercato di destinazione". Dal Brennero "transitano 50 milioni di tonnellate di merci ogni anno, il 10,5% di tutto l'import-export italiano, collegando il nordovest e il nordest Europa con tutta Italia, dato che i transiti si distribuiscono su tutto il Paese, sud compreso. È il più nazionale di tutti i valichi". Con il tunnel del Brennero e il potenziamento dell'autostrada, l'asse del Brennero è parte di quel piano di investimenti in infrastrutture "che vale 170 miliardi, di cui 113 già disponibili, e che in dieci anni produrrebbero 500 miliardi di produzione, con un incremento del pil del 3%". La parola è poi passata a Claudio Cataldi - avvocato cassazionista esperto di diritto amministrativo: "Il modello finale della governance dell'A22 è un ibrido, né verticale, né orizzontale, che vede il Comitato di indirizzo e coordinamento presieduto da un rappresentante del Mit e con competenza sul budget annuale e sui piani di spesa superiori a 5 milioni. Qualche problematica c'è: nell'equilibrio tra Stato ed Enti Pubblici locali, e per la possibile sovrapposizione con il Comitato di controllo analogo della società, che rischia di essere un doppione con possibile disfunzione operativa e funzionale". Carlo Cambini, docente di Economia applicata al Politecnico di Torino, nonché membro dell'Advisory Board dell'Autorità per la Regolazione dei Trasporti (ART) ha fatto il punto su quelle che saranno le nuove tariffe: "È indubbio - ha affermato - che nel passato c'è stata una tendenza a sottostimare volumi di traffico per avere tariffe più alte. Abbiamo lavorato perché le stime di traffico in futuro siano ragionevoli come quelle presentateci da Autobrennero". Quanto all'efficienza, "è vero che negli studi del passato le imprese pubbliche apparivano inefficienti, ma si tratta appunto di studi del passato. Tutti gli studi più recenti hanno fatto vedere che non è più così". Lorenzo Saltari, docente di Diritto pubblico dell'Università di Palermo, ha sintetizzato l'evoluzione storica del diritto italiano in materia di concessioni partendo da un assunto: "Se è vero che a inizio anni '90 si decise per le privatizzazioni perché si riteneva che il pubblico non riuscisse a gestire un'azienda con lo stesso grado di efficienza del privato, è vero anche che se Società Autostrade non fosse stata efficiente, non si sarebbe trovato un privato disposto a versare 2,5 miliardi allo Stato". Barbara Marchetti, docente di Diritto amministrativo dell'Università di Trento, specializzata in diritto amministrativo dell'Unione Europea ha evidenziato come "la normativa europea non

contenga un'indicazione così restrittiva circa la presenza di privati". Inoltre, "se il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che è il concedente, è lui stesso anche concessionario in quanto entra nell'organo di controllo che decide le strategie della società, si rischia di avere una commistione tra controllore e controllato".

()