

Autostrade Story: Quinta puntata

In molti sapevano dei privilegi costruiti negli anni intorno alle Autostrade dei Benetton. Ma nessuno ha mosso un dito. Eppure gli allarmi su un sistema del tutto sperequato a favore della famiglia di Ponzano Veneto sono stati lanciati a ogni livello delle varie Autorità di controllo.

Abbiamo già visto come nel giugno del 2006, poco prima dello schema di convenzione unica, l'allora Autorità di vigilanza sui lavori pubblici avesse trasmesso al Parlamento una segnalazione in cui certificava la "pacifica omessa realizzazione di notevole parte degli investimenti previsti" dai piani finanziari del periodo 1997-2005. In quello stesso documento l'Autorità evidenzia la sostanziale inerzia dell'Anas nell'esercizio delle attività di controllo e vigilanza. E propone alcune correzioni: rinegoziare la convenzione, prevedere interventi sostitutivi da parte dell'autorità pubblica, aumentare il contributo a favore dello Stato, verificare la corretta determinazione dei pedaggi.

Nell'ottobre successivo la medesima Autorità di vigilanza sui lavori pubblici completa la propria indagine sulle convenzioni autostradali, stipulate tra Anas e altre 8 concessionarie, con un'altra segnalazione al Parlamento. Partendo anche qui dalla constatazione del "risultato largamente insoddisfacente" dell'attuazione degli investimenti, rileva incrementi sproporzionati delle tariffe e ribadisce l'opportunità di riequilibrare le convenzioni.

La musica non cambia quando si arriva a mettere nero su bianco lo schema di convenzione unica del 2007. Anche in questo caso abbiamo visto come la bozza venga stroncata dal Nars, il Nucleo di consulenza di palazzo Chigi che si occupa di tariffe e servizi di pubblica utilità, il quale rilascia parere

negativo giudicando la bozza di convenzione “difforme rispetto ai principi e criteri generali di regolazione economica”. Nonostante questo, lo schema di convenzione unica venne approvato per legge, con buona pace delle garanzie pubbliche su investimenti in sicurezza e corretta individuazione dei pedaggi.

Ma la ciliegina sulla torta viene messa sul punto dall'Antitrust, che mette nel mirino convenzione e approvazione con legge. Nel luglio del 2008 l'Autorità scrive che “con il meccanismo di adeguamento tariffario previsto dalla convenzione tra Anas e Autostrade per l'Italia, approvata dalla legge 101/2008, viene meno la possibilità di verificare l'andamento della produttività del gestore”, “di rivedere periodicamente le tariffe”, “di ridistribuire agli utenti parte degli eventuali benefici derivanti dai recuperi di produttività che sono pertanto destinati a tramutarsi in rendite monopolistiche”. In più, conclude l'Antitrust, “con l'approvazione ex lege degli schemi di convenzione...ancora una volta la costruzione e gestione di nuove tratte autostradali viene sottratta a confronto concorrenziale”. Al di là del giuridichese, il messaggio è sin troppo chiaro.

Il sistema conosceva la grande anomalia e aveva anche individuato possibili anticorpi. Ma nessuno ha voluto mettere questi anticorpi nel corpaccione autostradale italiano, da cui traevano beneficio i soliti noti. Di certo, non i cittadini.

Leggi le puntate precedenti:

PRIMA PUNTATA

SECONDA PUNTATA

TERZA PUNTATA

QUARTA PUNTATA