

NUOVO GOVERNO/3 NELLA REVISIONE DELLE CONCESSIONI PIÙ RISCHI PER GLI OPERATORI

Autostrade, chi sbaglia paga

Pd e grillini sembrerebbero d'accordo su una rivisitazione degli affidamenti in essere. Più difficile per i concessionari rivedere i piani economico-finanziari

DI LUISA LEONE

Il tema è caldo ancora, a un anno dal crollo del ponte Morandi: ridisegnare la mappa dei rischi a carico dei concessionari e dello Stato, a favore di quest'ultimo. Sarebbe questo uno dei punti fondamentali di una possibile revisione delle concessioni autostradali sulla quale parrebbero concordare Pd e M5S nella cornice di un futuro programma di governo. Sulla questione il documento stilato qualche giorno fa dai due partiti e consegnato al premier incaricato, Giuseppe Conte, si limitava a recitare: «Le nostre infrastrutture sono beni pubblici ed è per questo che va avviata la revisione delle concessioni auto-

stradali, che garantisca maggiori investimenti, manutenzioni, tutela degli utenti e che rafforzi il sistema della vigilanza in ordine alla sicurezza infrastrutturale». Al di là delle schermaglie sulla possibile revoca tout court della concessione di Autostrade per l'Italia, portata ancora come bandiera dai grillini, e che vede contrario il Partito Democratico, un possibile punto di caduta passerebbe per l'applicazione a tutti i contratti in essere del nuovo modello tariffario elaborato dall'Autorità dei Trasporti, basato su un price cap in grado di premiare realmente efficienza e investimenti ma anche per la possibile revisione di altri punti fondanti delle concessioni. In questo caso, per capire quale potrebbe essere la direzione, la stella polare è un'altra delibera

dell'Authority: la 86/2019, che definisce lo schema di concessione per l'assegnazione delle tratte A12 Sestri Levante-Livorno, Viareggio-Lucca, A15 diramazione per la Spezia e A10 Ventimiglia-Savona. Il documento, attualmente in consultazione, prevede appunto una serie di novità proprio per quanto riguarda l'allocation dei rischi e in particolare si ipotizza sia un diverso trattamento del rischio-traffico, che di quello relativo alle fasi di progettazione e costruzione. D'altronde il Nuovo Codice degli Appalti prevede espressamente che nel caso delle concessioni autostradali «La parte del rischio trasferita all'operatore economico deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato

tale per cui ogni potenziale perdita stimata subito dall'operatore economico non sia puramente nominale o trascurabile». Tutto questo si tradurrebbe, tra l'altro, nella possibilità di modificare i piani economico-finanziari solo in casi davvero eccezionali ed espressamente si dovrebbe escludere dalle possibili cause l'eventuale riduzione dei volumi di traffico rispetto alle stime. Simile discorso per i rischi legati alla realizzazione delle opere sulla rete. Bisognerà tuttavia aspettare la formazione del nuovo governo per capire quali di questi punti saranno effettivamente fatti propri dall'esecutivo nella gestione della partita autostrade. (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su
www.milanofinanza.it/autostrade

ATLANTIA

Quotazioni in euro - Variazione % sul 4 giugno 2018

