

# Edilizia e Territorio

## Concessioni/3. No agli omissis sulle convenzioni ma il Mit studia ancora il dossier

In corso valutazioni tecniche del ministero delle Infrastrutture, si attende il parere della Funzione pubblica

di Giorgio Santilli

22 agosto 2018 - La tragedia di Genova merita risposte precise sulle responsabilità del crollo che sarà la magistratura ad accertare. Il ponte Morandi sta però anche evidenziando aspetti critici del rapporto fra concessionario privato e amministrazione pubblica concedente. C'è un'area grigia di questo rapporto che di tanto in tanto torna alla ribalta e non riguarda solo il settore autostradale. Concessioni e in house restano in molti settori chiave, dai trasporti all'energia, dalle infrastrutture ai rifiuti all'acqua, regimi giuridici ed economici opachi in cui la concorrenza non entra, le gestioni di beni e servizi pubblici restano al riparo di qualunque valutazione sull'efficienza economica, il rapporto pubblico-privato è privo di regole certe e stabili, il tornaconto per i cittadini difficilmente misurabile. Nel 2006-2007 l'area grigia era la differenza fra investimenti programmati (per aumentare le tariffe) e investimenti realizzati: Antonio Di Pietro ottenne un atto aggiuntivo che modificò il metodo di aggiornamento tariffario concedendo gli aumenti solo a investimenti avviati.

Gli investimenti della concessionaria crebbero molto, la zona grigia fu ridotta a beneficio di tutti, furono completate opere che andavano a rilento come la variante di valico. Oggi in quell'area grigia c'è la trasparenza degli atti che regolano il rapporto fra il concessionario e lo Stato, che negli ultimi mesi ha visto un passo avanti notevole con la pubblicazione sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il 2 febbraio scorso, delle convenzioni fra lo Stato e le società concessionarie (è la prima volta che accade a venti anni dalla privatizzazione) ma con alcuni omissis che hanno attratto l'attenzione più delle notizie rivelate. Questi omissis riguardano il piano economico finanziario (Pef), alcuni aspetti del metodo tariffario, il cronoprogramma degli investimenti in opere e manutenzioni. Aspetti centrali nella valutazione della sana gestione autostradale e dell'effettivo perseguimento dell'interesse pubblico sotteso alla gestione concessoria. Ma anche aspetti delicati che riguardano il finanziamento degli investimenti, la remunerazione del capitale (Wacc), il terminal value, vale a dire il valore residuo alla scadenza della concessione.

Sulla questione è intervenuta l'Anac di Raffaele Cantone che - inizialmente su sollecitazione del senatore M5S Andrea Cioffi, ora sottosegretario allo Sviluppo economico - aveva chiesto al Mit il 15 febbraio scorso perché non si fosse proceduto a pubblicare anche il piano economico finanziario allegato alla convenzione e di pubblicarlo se non ci fossero motivi ostativi specifici. Il Mit aveva però ricevuto una diffida da Autostrade per l'Italia: la società ritiene che i dati del Pef non possano essere divulgati senza violare gli interessi economici e commerciali «espressamente tutelati» dall'articolo 5 bis del decreto legislativo 33/2013. Alcuni aspetti considerati riservati sono le condizioni di finanziamento accordate dalle banche, i costi operativi e gestionali, le previsioni di politiche sul personale. Il Pef inoltre - sostiene Aspi - presenta una forte connessione fra dati economici e tecnici che di fatto configurano come segreto industriale. La diffusione del Pef potrebbe quindi recare danni alla società, con lesione della riservatezza industriale, tanto più nel caso di concessionarie che fanno capo a società quotate in Borsa.

La Consob, interpellata, si tira fuori dalla questione: ritiene che la pubblicazione o meno del Pef sia un fatto privato fra Mit e concessionaria e che non ci siano norme afferenti a Consob che vietino o impongano tale pubblicazione. Si fa altresì notare che non è prassi pubblicare i piani economico finanziari di concessionari in altri settori, come l'acqua o l'elettricità o i rifiuti. L'opposizione Aspi frena il ministero ma non chiude la questione. Il 19 aprile arriva la nuova richiesta di Anac, che ribadisce di essere l'unica Autorità preposta alla pubblicazione degli atti in materia di contratti pubblici e conferma che, dopo un'analisi del piano economico finanziario sulla base degli elementi trasmessi dalla concessionaria, non si riscontrano ragioni in merito alla violazione di interessi economici e commerciali di Aspi: il piano economico e finanziario, in quanto atto strettamente connesso all'atto concessorio, costituisce atto pubblico e, come tale, deve essere pubblicato. Di fronte a questo parere netto il direttore della direzione Autostrade del ministero Infrastrutture, Vincenzo Cinelli, scrive al dipartimento della Funzione pubblica chiedendo un parere sull'obbligo di pubblicazione. Una mossa che all'Anac considerano poco più che un diversivo, considerando soprattutto che la Funzione pubblica non ha competenza in materia.

Forse la cosa sarebbe passata come uno dei tanti casi di resistenza burocratica alla trasparenza se non ci fosse stato il crollo di Genova che ha invece posto un riflettore sulla vicenda. E infatti le prime parole del ministro

delle Infrastrutture Danilo Toninelli dopo la tragedia di Genova sono di impegno a desecretare in tempi rapidi tutti gli omissis della convenzione con Autostrade. Il ministero sta facendo ora ulteriori valutazioni tecniche e attende, a completamento del quadro istruttorio, il parere della Funzione pubblica. Toninelli non si sposta dall'obiettivo iniziale: pubblicare tutto. Qualche prudenza in più si registra quando si aggiunge che si stanno valutando le obiezioni del concessionario ma l'obiettivo resta quello perché si ritiene - e lo confermerebbero pareri legali acquisiti dal ministero - che l'interesse pubblico sia prevalente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA