

AUTOSTRADA TIRRENICA » L'INCOMPIUTA TOSCANA

La concessione prorogata senza gara Europa contro Italia

di **Ilaria Bonuccelli**

► ROMA

E tre. L'Europa non si fida (più) dell'Italia e apre un'altra procedura di infrazione sulla Tirrenica, la inesistente autostrada fra Rosignano e Civitavecchia. Il corridoio della costa, infatti, continua a restare solo un tracciato sulle mappe e a creare problemi nazionali e internazionali. Per lo stesso motivo. Almeno dal 2009: la proroga - senza gara - della concessione a Sat. Un problema che lo Stato non è mai riuscito a risolvere. E che oggi potrebbe rispedire l'infrastruttura al mittente: all'Anas.

Se Sat, società del gruppo Atlantia (colosso internazionale delle infrastrutture e dei trasporti), si stancasse di aspettare una soluzione che non arriva né da Roma né da Bruxelles, potrebbe anche riconsegnare le chiavi della variante Aurelia allo Stato. Appunto ad Anas, da cui ha avuto la concessione. E rinunciare a realizzare il corridoio, da Tarquinia a San Pietro in Palazzi, dove oggi si ferma l'autostrada. Un pericolo che sia il governatore della Toscana **Enrico Rossi**, sia l'assessore regionale alle Infrastrutture, **Vincenzo Ceccarelli**, vogliono scongiurare. Tanto che confidano nell'incontro già fissato per la prossima settimana con il ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio** per trovare una soluzione.

Non sarà facile. Soprattutto perché l'Italia ha un lungo conto in sospeso per la "Tirrenica" con il Commissario europeo per il Mercato interno. Anni di trattati-

» Bruxelles apre la terza procedura di infrazione: il rischio è che Sat abbandoni l'infrastruttura
La Regione: «Scongiurare il pericolo di perdere il raddoppio della strada»

ve e, soprattutto di «impegni non mantenuti». Di infrazioni ripetute, come si ricorda nell'ennesimo procedimento attivato. Eppure il ministero dei Trasporti confida (ancora) di poter trovare un punto di contatto con l'Europa, prima di ritrovarsi a discutere davanti alla Corte di Giustizia Europea.

In particolare il ministero vuole convincere l'Europa a ritirare l'infrazione con tre mosse (contenute in una proposta di atto aggiuntivo a convenzione ancora da sottoscrivere con Sat): riduzione della concessione a Sat di 8 anni, portando la scadenza al 2038; affidamento in gara a terzi del 100% dei lavori del tratto rimasto (circa 240 chilometri); decadenza della concessione nel caso in cui Sat affidi, anche in parte, a società collegata/controlata i lavori di completamento dell'itinerario San Pietro in Palazzi-Tarquinia. Convincere i Servizi Giuridici della Commissione europea non sarà semplice alla luce dei precedenti. Infatti a marzo 2016, proposte italiane simili sono state bocciate. Poi, in autunno il commissario europeo per il mercato interno, **Elzbieta Bienkowska** ha accettato di avere ulteriori incontri tecnici con l'Italia. Una concessione che, però, non impedisce oggi alla Commissione di deferire l'Italia alla Corte Europea per la proroga (senza gara) della concessione autostradale.

La proroga della concessione, rivista nel 2009, a questo doveva servire: a completare l'autostrada Tirrenica (fra Livorno e Roma) di si parla dagli anni Sessanta. La proroga c'è stata, ma non il completamento. E comunque, l'assenza di gara fa scattare la prima procedura europea.

L'Italia promette di rimediare subito, già nel 2009: ridurre di 3 anni, la concessione e appaltare il 100% dei lavori dell'autostrada con gara. L'Europa si mette calma. Ma non cambia nulla. Mentre si ricomincia a parlare di fini-

re il corridoio tirrenico. Allora nel 2014 Italia Nostra, con **Nicola Caracciolo**, **Giulio Ripa di Meana** e l'ingegnere **Antonio Tamburrino**, inviano una nuova denuncia a Bruxelles: per bloccare l'infrastruttura che deturperebbe la Maremma ricordano la proroga di concessione senza gara. Così la Commissione apre la procedura di infrazione. L'Italia si difende: gli impegni precedenti non sono stati rispettati perché con la crisi economica i lavori non sono mai stati appaltati salvo due tratti d'urgenza (6 chilometri a Rosignano e 15 a Tarquinia, realizzati da Sat, senza gara) «per motivi di sicurezza». Anzi il progetto deve essere rimodulato. Da lì iniziano i colloqui tecnici fra Italia e Bruxelles che non hanno portato ad alcun accordo. Tanto meno a convincere che l'Italia si sia messa in regola. Infatti è arrivata l'apertura della procedura di infrazione. La terza.





Un tratto della Tirrenica già realizzata

➔ LA PROCEDURA

Infrante le norme sugli appalti

Gli Stati dell'Unione Europea sono tenuti al rispetto dei Trattati sottoscritti. A vigilare sul rispetto di questi trattati è la Commissione Europea: in caso di mancato rispetto, la Commissione può avviare una procedura (davanti alla Corte Europea) per ottenere una sanzione nei confronti degli Stati considerati responsabili dei Trattati e delle direttive da esse discendenti. La Commissione «esercitando un potere discrezionale, può agire su denuncia di privati, sulla base di un'interrogazione parlamentare o di propria iniziativa».

Esiste una fase di pre-contenzioso nella quale la Commissione rileva una violazione e invia allo Stato una lettera di messa in mora: lo Stato ha due mesi per presentare osservazioni e difese. La Commissione può prescrivere allo Stato come mettersi in regola e affidargli un termine per ottemperare. Se non esegue, « la Commissione può presentare ricorso per inadempimento davanti alla Corte di Giustizia delle Comunità Europee ». Si conclude così la fase del precontenzioso e inizia il giudizio che, di solito, si conclude con una sanzione (milionaria).

Nel caso specifico della Tirrenica, all'Italia si contesta il mancato rispetto della direttiva comunitaria 18 del 2014 sull'obbligo di pubblicare sulla Gazzetta Europea un bando comunitario per prorogare le concessioni autostradali. Infatti, nel caso di Sat la concessione originaria (1999) sarebbe stata prorogata senza gara prima al 2028 e poi al 2048.