

TIRRENICA, L'EUROPA GIUDICA L'ITALIA

DI FERDINANDO SEMBOLONI

Stop alla Sat, la società concessionaria dell'autostrada Tirrenica. Questo in pratica il significato della decisione della Commissione europea di deferire l'Italia alla Corte europea di giustizia per infrazione alle norme comunitarie in materia di appalti. Il rinnovo della concessione a Sat per 18 anni sino al 2046, secondo la Commissione, si sarebbe dovuto assegnare a gara con un bando pubblico. E' solo un rinvio a giudizio, ma è facile prevedere un esito negativo per l'Italia, anche se dal Governo trapela la speranza che si possa ancora giungere ad un accordo. Il Governo aveva cercato di limitare la durata della concessione al 2038, tanto che Sat si era vista costretta, per far quadrare i conti, a stimare in 520 milioni il valore del subentro alla fine della concessione. Stretto tra la necessità di ridurre la durata della concessione e le conseguenti richieste di Sat, il Governo ha classificato la Tirrenica come progetto da sottoporre a revisione. La prima concessione a Sat è del 1969. Sarebbe dovuta durare sino al 1999, ma fu prorogata al 2028. Poi nel 2009 il governo Berlusconi la prorogò ancora sino al 2046, in contrasto con la vigente Direttiva europea sui pubblici appalti del 2004. Per questo motivo gli ambientalisti - Legambiente, Wwf, Italia Nostra e altri - nel 2009 inviarono un ricorso alla Commissione che iniziò una prima

È solo un rinvio a giudizio, ma è facile prevedere un esito negativo, anche se dal Governo trapela la speranza di un accordo

procedura di infrazione poi archiviata con la richiesta di ridurre di tre anni la durata della concessione e di affidare la realizzazione dell'autostrada a ditte esterne con bando. Richiesta non rispettata

poiché nel 2011 entrarono in Sat, prima di proprietà di sola Autostrade per l'Italia, le società di costruzioni facenti capo alle cooperative di sinistra emiliano-romagnole, l'Holcoa, e al centro-destra, la Vianco del gruppo Caltagirone, ciascuna col 25% del capitale. Era passato l'accordo Forza Italia-Pd per la spartizione delle commesse e non a caso nel 2009 Antonio Bargone, ex deputato e sottosegretario Pci-Pds, vicino a D'Alema e presidente di Sat dal 2003, viene nominato commissario straordinario per la Tirrenica dal governo Berlusconi, con Altero Matteoli ministro delle infrastrutture. Nel 2012 i lavori per il tratto Civitavecchia-Tarquinia per un importo di 117 milioni sono realizzati dalle società collegate a Sat senza gara. Cosa che non va ai costruttori edili esclusi. Nel 2013 Ance e Acer, rispettivamente Associazione nazionale e romana dei costruttori edili, presentano un esposto alla Commissione europea che nel 2014 avvia di una nuova procedura d'infrazione.

Il Governo tenta di rimediare col Protocollo d'intesa del 2015 con Sat, nel quale si accolgono le richieste europee di riduzione della durata della concessione, e di affidamento dei lavori a gara con bando pubblico. Le società di costruzioni entrate in Sat capiscono, e abbandonano Sat che ritorna di proprietà di solo Autostrade per l'Italia. Ma la Commissione non si convince e così si arriva alla proposta di limitare la concessione al 2038, che non basta forse perché nel frattempo si è modificato pure l'importo dei lavori. In prospettiva c'è la multa salata per l'infrazione e la riduzione drastica della durata della concessione a Sat se il giudizio dovesse essere negativo. I contrari all'autostrada ripropongono l'adeguamento dell'Aurelia che secondo Leonardo Marras capogruppo Pd in Consiglio regionale costa 1,2 miliardi, lontani da venire, tranne i 120 milioni stanziati per l'adeguamento del tratto a nord di Grosseto a carico di Anas.

