

	testata/publication	Frequenza/distributions	Quotidiano	
9-mar-08	Il Sole 24 Ore	Pagina/page	19	

INTERVISTA Fabrizio Palenzona Asecap

«Trenta miliardi di investimenti fermi» È la dotazione delle concessionarie bloccata dalla burocrazia

Marco Morino
MILANO

■ Tra le priorità del nuovo Governo «non potrà mancare la questione delle autostrade», cioè l'ammodernamento e l'ampliamento (attraverso la costruzione di nuove tratte) della rete autostradale nazionale.

In particolare - avverte Fabrizio Palenzona, 54enne presidente di Asecap (l'associazione europea delle società concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio) - gli operatori del settore si attendono risposte chiare e impegni precisi su due aspetti cruciali: sbloccare i circa 30 miliardi di euro che le concessionarie italiane sono pronte a investire sulla rete fin dal 2004, ma che restano congelati per colpa di «pastoie burocratiche»; creare le condizioni affinché il mercato dei capitali si convinca a investire nel settore delle autostrade italiane così come avviene nei Paesi più evoluti. Sono questi i messaggi forti - assieme alla necessità di «garantire il rispetto assoluto dei contratti in essere, perché la violazione in modo unilaterale dei contratti è il peggiore degli autogol di fronte alla comunità finanziaria, nazionale e internazionale» - che Palenzona lancerà oggi, a Venezia, al summit in-

ternazionale dell'Asecap. Al convegno sulle autostrade europee interverranno tra gli altri Massimo D'Alema, Franco Frattini, Alessandro Profumo e Maurizio Beretta, oltre a numerosi ospiti stranieri.

Presidente, conferma la cifra dei 30 miliardi di euro che potrebbero essere messi sul mercato dalle concessionarie?

«Tra le priorità del nuovo Governo non potrà mancare il tema autostradale»

«Favorire l'ingresso dei privati? Regole certe, adeguati ritorni e decisioni snelle»

La cifra è corretta. I 30 miliardi rappresentano la somma dei progetti contenuti nei singoli piani finanziari delle concessionarie e che sono bloccati dal 2004. Opere essenziali per la mobilità, la cui copertura finanziaria è garantita.

Perché i progetti sono bloccati?

Per colpa di beghe tra i mini-

steri, che hanno impedito alle concessionarie, potenzialmente il più grande investitore infrastrutturale nazionale, di mettere in cantiere i nuovi interventi.

Però non c'è solo il nodo burocratico. Il problema dei finanziamenti è cruciale nel settore delle opere pubbliche, stante l'insufficienza delle risorse pubbliche. Come avviene alla carenza di fondi?

Spingendo i capitali privati a investire nella realizzazione delle opere. Ma per ottenere questo risultato, cioè il partenariato pubblico-privato per le infrastrutture, il Governo dovrà garantire almeno quattro condizioni, che al momento sono assenti nel nostro Paese.

Quali condizioni?

Prima di tutto la certezza delle regole. I contratti di concessione, una volta sottoscritti non debbono poter essere modificati se non consensualmente e non certo unilateralmente. Ammette la forzatura di provvedimenti normativi, tipo un decreto del Governo. In altre parole: per richiamare capitali occorre seguire regole di correttezza e comportamenti comprensibili alla comunità internazionale. In secondo luogo è necessario garantire all'investitore una

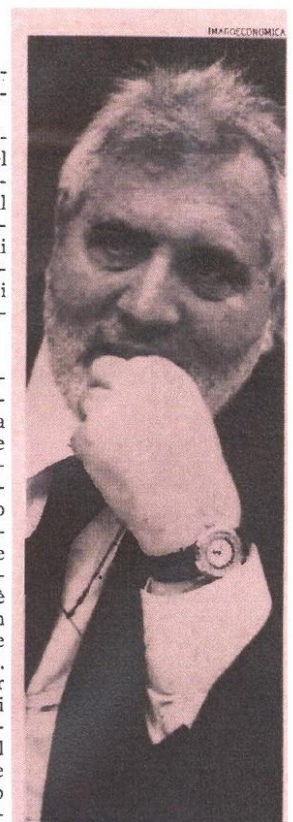
adeguata remunerazione.

Oggi in Italia gli investimenti in infrastrutture hanno un ritorno troppo modesto?

In Francia il tasso medio di ritorno dell'investimento nel campo delle grandi infrastrutture è dell'8 per cento. In Italia, il tasso di ritorno sulla Pedemontana è del 6% e sulla Brebiana del 4,5 per cento. Dobbiamo allinearci alle normali condizioni di mercato, senza condizionamenti da parte dei Governi.

E le altre condizioni?

È necessario ridurre il numero dei soggetti coinvolti nel processo decisionale. La quarta condizione riguarda le regole sugli appalti. I grandi lavori hanno bisogno di grandi contraenti. Spezzettare i lavori in micro lotti può essere controproducente, perché è la condizione ideale per alimentare i contenziosi. Cito un caso: in Spagna è stata bandita una gara per un maxi-tunnel che aveva, come base d'asta, 480 milioni di euro. I lavori sono stati assegnati per 520 milioni, perché quel tipo di offerta è stata giudicata la soluzione più soddisfacente per il progetto in gara. Mi piacerebbe che anche in Italia, dove spesso domina il ricorso al massimo ribasso, prendesse piede questo tipo di cultura.



Ai vertici europei. Fabrizio Palenzona, presidente di Asecap

	testata/publication	Frequenza/distributions	Quotidiano			
9-mar-08	Il Sole 24 Ore	Pagina/page	19			

Nel resto d'Europa cosa succede?

Si realizzano infrastrutture efficienti in lassi di tempo che in Italia sono richiesti per ottenere le sole autorizzazioni preliminari alla costruzione. In Francia o nel Regno Unito per la realizzazione di opere di medio importo (fino a 100 milioni di euro) sono necessari circa due anni e mezzo, il tempo che in Italia viene impiegato per le sole procedure di valutazione ambientale.

Lei, che è anche presidente dell'Aiscat (l'associazione delle concessionarie autostradali italiane), si presenta a Venezia con il cappello europeo dell'Asecap. Quale messaggio rivolge all'Europa?

Niente è più europeo delle reti di trasporto. E allora chiediamo che vi sia omogeneità di regole, atti e comportamenti nelle procedure realizzative in tutti i Paesi europei. Ma soprattutto chiediamo all'Europa di essere più efficace e incisiva nel far rispettare e applicare le sue direttive in materia.

E del rapporto tra infrastrutture e ambiente cosa ne pensa?

Noi condividiamo la politica europea sull'ambiente, che vogliamo sviluppare ulteriormente. Ma il rispetto dell'ambiente non può tradursi in un elemento frenante per gli investimenti. L'obiettivo è collegare tra di loro tutti gli operatori economici e tutti i cittadini europei, perché tutti possano beneficiare dei vantaggi derivanti dalla creazione di uno spazio senza frontiere.

Fondi in giacenza

Investimenti bloccati sulla rete autostradale in concessione
Dati in milioni di euro

Autostrade per l'Italia Spa	9.898,00
Sam Spa	181,05
Autostrada Torino-Savona Spa	59,01
Rav Spa	135,80
Tangenziale di Napoli Spa	33,70
Satap Spa	1.767,00
Ativa Spa	145,03
Autostrada dei Fiori Spa	114,50
Salt Spa	480,16
Autocamionale della Cisa Spa	2.090,71
Sav Spa	60,00
Sitaf Spa	288,30
Milano-Serravalle Milano Tangenziali Spa	569,80
Autostrade di Venezia e Padova Spa	66,85
Autostrada Brescia-Padova Spa	3.106,15
Autovie Venete Spa	1.628,97
Autostrada del Brennero Spa	1.022,00
Autostrade Centro Padane Spa	531,10
Consorzio per le Autostrade Siciliane	1.440,46
Sat Spa	2.931,00
Sitrasb Spa	43,00
Strada dei Parchi Spa	365,81
Asti-Cuneo Spa	1.350,00
Pedemontana Lombarda Spa	4.333,00
Brebemi Spa	1.555,00
Totale	30.925,59