

	testata/publication	Frequenza/distributions	Quotidiano	
10-mar-08	<b>La Stampa</b>	Pagina/page	22	

CASTELLUCCI, AD DI ATLANTIA: «L'INCERTEZZA DEL QUADRO CONTRATTUALE È UN LIMITE PER I NOSTRI PIANI»

# Autostrade, investimenti bloccati

Palenzona (Aiscat): «Regole certe, ci rivolgeremo al prossimo governo»

GIANLUCA PAOLUCCI

Trenta miliardi di investimenti sulla rete autostradale, già previsti dalle 22 concessionarie ma bloccati dal 2004. Per Fabrizio Palenzona, presidente dell'associazione delle società di gestione autostradale (Aiscat), il sistema delle concessioni autostradali deve tornare in un quadro di «certezza delle regole e rispetto dei patti». Le società di gestione chiederanno «al prossimo governo di riaprire un tavolo per trovare soluzioni». Bisò-

**D'Alema: giusta la riforma di Di Pietro**  
**Ma gli strumenti sono discutibili**

gna cancellare «pasticci» come le società miste create con l'Anas, dice ancora Palenzona. Ed è necessario evitare che la volatilità della politica porti a continui cambiamenti di «regole e contratti, come le convenzioni tra concessionarie e Stato, che solo se restano fermi possono consentire gli investimenti che servirebbero». L'Aiscat, ha spiegato Palenzona durante un convegno a Venezia, vuole riaprire il confronto che, in un clima di forte scontro, ha accompagnato la riforma delle concessioni autostradali varata dal ministro Antonio Di Pietro. «Senza regole certe, chiare e ferme nel tempo - dice - si rischia di costruire belle scatole dove nessuno mette i capi-



Fabrizio Palenzona, presidente dell'Aiscat

tali». Bisogna superare «la situazione molto problematica che c'è oggi, con le concessionarie bloccate, e piani finanziari che non decollano». Bisogna sbloccare «risorse per 30 miliardi di euro: investimenti previsti dai piani di 22 concessionarie, ma fermi, dal 2004», bloccati dai «veti incrociati, pastoie burocratiche, beghe tra ministeri» che hanno portato ad un continuo cambio di regole, e ad una situazione di stallo

nel rinnovo delle principali convenzioni. E ancora, no a «riforme unilaterali dei contratti», no a «intromissioni della politica nel riordino delle società private», no al «vero e proprio mostro» che si vuol fare dell'Anas: «concedente e concessionaria, vigilante e vigilata: non può riprendersi le concessioni, fare e gestire autostrade, se non compete sul mercato, se non vince una gara, è un pasticcio, è contrario alle regole». È anche un

no alla Lega che propone cancellazione dei pedaggi e società di gestione regionalizzate: «Se i pedaggi non devono esserci più sia chiaro che si torna ad un sistema pubblico, e le autostrade dovranno essere costruite con i fondi pubblici». Posizione, quella di Palenzona, condivisa da Giovanni Castellucci, l'ad di Atlantia che è anche il principale concessionario del Paese, al centro del lungo braccio di ferro con il governo per

**30**  
miliardi  
di investimenti

Secondo Palenzona ci sono 30 miliardi di investimenti già previsti dalle concessionarie, che restano bloccati dalle incertezze del quadro normativo e dalla burocrazia

**22**  
le concessionarie  
italiane

Fanno parte dell'Aiscat ventidue società concessionarie, dalle quali dipendono 5600 chilometri di rete autostradale sui 6500 totali delle autostrade italiane

	testata/publication	Frequenza/distributions	Quotidiano			
10-mar-08	<b>La Stampa</b>	Pagina/page	22			

la fusione con Abertis. La ex Autostrade, dice Castellucci, ha «chance di sviluppo internazionali, è un leader a livello mondiale», ma ha oggi un «forte limite» per la situazione di stallo nel rinnovo della convenzione imposto dalla recente riforma del settore. «Pensiamo di poter giocare un ruolo di sviluppo a livello globale - ha detto Castellucci, a margine del convegno -, ed il recente riassetto di Sintonia (l'azionista di controllo di Atlantia), con l'ingresso di Goldman Sachs e Mediobanca, è di ulteriore aiuto ai nostri piani di sviluppo». Ma serve un quadro di certezza contrattuale. Oggi la riforma del settore ha imposto una revisione della convenzione della società, che aveva una scadenza fissata al 2038, ma dopo un accordo sulla bozza per il rinnovo l'iter per arrivare ad un nuovo contratto è da mesi in una fase di stallo. «L'incertezza del quadro contrattuale - dice Castellucci - rappresenta un forte limite ai nostri piani».

Per il governo risponde il vice presidente del Consiglio, e ministro degli Esteri, Massimo D'Alema. Difende gli obiettivi del ministro Di Pietro: era mosso «da ragioni non infondate», ha ascoltato «le necessità dei cittadini», su pedaggi e investimenti. Ma anche le società hanno ragione: «Gli strumenti adottati sono discutibili», hanno portato ad «una incertezza normativa, un disincentivo per gli operatori». Ora servirebbe, dice D'Alema, «una autorità terza per ricostruire un quadro di regole sicure».