

## L'intervento

# AUTOSTRADE, CONCORRENZA E MERITO

di **Giovanni Balocco (gruppo Astm)**

Nell'intervista al Corriere della Sera Torino, del giorno 24 maggio u.s., il sig. Dogliani ha rilasciato dichiarazioni in merito alla gara A5-A21 Torino-Piacenza e Tangenziale di Torino che meritano un approfondimento che pensiamo possa essere utile a fare ulteriore chiarezza per tutti i lettori. E' assolutamente condivisibile ogni richiamo ai principi di trasparenza e massima apertura al mercato come driver di ogni gara pubblica. Sono proprio gli stessi principi che guidano l'operato del Gruppo ASTM nelle sue attività. In effetti, in un sistema trasparente ed efficiente, le gare si vincono con offerte economicamente e tecnicamente vantaggiose per il soggetto che le bandisce. Nel caso in questione deve, invece, essere evidenziato come in una gara per l'assegnazione di una concessione autostradale il Gruppo ASTM, secondo player al mondo nella gestione di infrastrutture autostradali, sia stato al momento escluso, di fatto, per un'asserita carenza meramente formale, che si porrebbe in aperto contrasto con la normativa europea, la quale non consente agli Stati membri di introdurre vincoli partecipativi a procedure di evidenza pubblica, che sarebbero di ostacolo alla massima partecipazione alle gare. Il Gruppo partecipa a tutte le gare nazionali ed internazionali con una compagine che prevede la presenza, all'interno del proprio raggruppamento, di un concessionario gestore, un costruttore e un progettista. Questo stesso schema partecipativo ha permesso al Gruppo di prendere parte e di aggiudicarsi numerose gare quali, ad esempio, in Italia, quelle relative alla Piacenza-Brescia (proprio contro il concorrente Consorzio SIS), alla Tem ed alla Brebemi (tutti bandi di carattere comunitario) ed in Europa di qualificarsi in due gare in Norvegia, attualmente in corso, cui concorrono alcuni tra i più grandi gruppi internazionali. Tale approccio è stato confermato anche nella gara A5-A21 che il Gruppo ha vinto con un punteggio di 93,40/100 contro i 51,84/100 punti del Consorzio SIS e con un vantaggio per lo Stato, in termini di maggiori introiti, quantificabile in circa 1 miliardo di euro.

continua a pagina 11

## L'intervento

# CONCESSIONI E INTERESSE PUBBLICO

SEGUE DALLA PRIMA

Tale differenza è stata confermata da autorevoli soggetti indipendenti, nazionali ed internazionali (tra cui Mediobanca, Bank of America, Rothschild, Brattle Group, Università Bocconi - nella persona del Prof. Percoco - e Kpmg). Legittima l'aspirazione del sig. Dogliani di caratterizzarsi quale operatore di mercato nel panorama delle concessioni autostradali, meno condivisibile la pretesa di promuovere il suo modello, ed in particolare la Pedemontana veneta, come possibile soluzione alle presunte «storture», come dallo stesso definite, del modello concessorio. Questo almeno a leggere le valutazioni della Corte dei Conti che in proposito rileva come il modello della Pedemontana «non solo non ha portato i vantaggi ritenuti suoi propri, ma ha reso precaria e incerta la fattibilità dell'opera stessa», evidenziando anche il significativo incremento sia del contributo pubblico a fondo perduto, lievitato da circa 170 milioni a quasi 1 miliardo di euro, sia del canone annuo riconosciuto dal concedente al concessionario, passato dagli originari 14 milioni ad oltre 150 milioni di euro annui. Proprio in nome di quegli stessi principi di trasparenza e concorrenza vorremmo evitare il rischio che l'interesse pubblico risulti pregiudicato anche nella gara di concessione dell'autostrada A5 - A21 e che lo Stato possa subire un danno di circa 1 miliardo di euro, accettando un'offerta molto meno conveniente di quella del Gruppo ASTM.

È davvero questo ciò che vuole il Paese per la concessione autostradale A5 - A21?

**Giovanni Balocco**

Direttore Affari Legali Astm Spa

© RIPRODUZIONE RISERVATA