

Data: 06.12.2020 Pag.: 1,7
Size: 366 cm2 AVE: € 4758.00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



SENATO

A22, l'Svp vuole rateizzare gli extraprofitti

Alcuni disegni di perfezionamento della norma disegnata dal governo per liquidare i soci privati di A22 portano la firma del senatore altoatesino Dieter Steger (Svp). Una proposta prevede di rateizzare gli extraprofitti, ovvero degli utili generati dalla concessione in proroga, dal 2014 in poi. Intanto il Senato cerca le modalità per un riscatto dei privati più equilibrato. a pagina 7

A22, l'emendamento firmato Svp per rateizzare gli extra-profitti

La Stella Alpina spinge per l'in house. In Senato si pensa a un accordo più equo per i privati
di **Margherita Montanari**

BOLZANO Un tavolo governativo atteso, una trattativa serrata all'interno della maggioranza parlamentare e riunioni no stop per trovare la quadra a livello politico sulla norma inserita nel Ristori quater per consentire la liquidazione dei soci privati di Autobrennero. L'a strada scelta dalla Ministra Paola De Micheli verso la concessione di A22 nei prossimi trent'anni a una società interamente pubblica dipende dalle decisioni del Parlamento. Ma nell'opera di tessitura degli emendamenti, in Senato, continuano ad essere usati due pesi e due misure. I disegni di perfezionamento della norma disegnata dal governo non sono unidirezionali, a testimonianza del fatto che sintesi politica sul tema del futuro della Modena-Brennero non è ancora stata raggiunta.

Da una parte la senatrice trentina Donatella Conzatti (Italia Viva) propone la modifica dell'articolo 13-bis del decreto legge 148 del 2017, che

al momento non consente ai soci privati di rimanere all'interno della futura gestione della società in house. Dall'altra il senatore altoatesino della Svp Dieter Steger ha riportato sul tavolo un emendamento sulla quantificazione degli extraprofitti, che assomiglia a quello lasciato fuori dal Decreto Agosto. Ma punta dritto alla realizzazione di una società in house interamente pubblica. «L'unica soluzione vera», chiarisce il senatore. Anche se non nega la problematicità del riscatto delle quote dei privati. «Il margine di trattativa tra Stato

e privati è minimo, viste le sentenze che vincolano il governo». Il riferimento è alla decisione presa dalla Corte dei Conti, che fissa a 70 milioni il valore delle azioni dei privati.

Una soluzione va trovata, e in fretta. «Bruxelles ha accettato la permanenza degli enti territoriali nella compagine societaria ma straccia i priva-

ti», ribadisce il senatore. Il limite delle altre proposte — prima tra tutte la proroga decennale vincolata agli investimenti — è il no dell'Unione Europea. «Certo, la soluzione più semplice sarebbe tenere la quota di privati dentro futura società — continua — ma le risposte da parte dell'Ue a riguardo sono negative. Se non riceviamo una risposta chiara, è pericoloso perder tempo a ragionarci. Bisogna pensare ad alternative. Siamo agli sgoccioli».

L'emendamento firmato dall'altoatesino, membro della commissione bilancio in Senato, propone di disciplinare gli extraprofitti. Ovvero la modalità di calcolo di quegli utili generati dalla concessione in proroga. Nel caso di A22 dal 2014 in poi. Svp ha articolato la proposta in tre punti. Primo, la rateizzazione di un eventuale extraprofitto che dovesse essere riconosciuto a debito della società. Secondo, che tali fondi siano spesi dallo Stato sul territorio.

Infine, che per quantificare il valore degli extraprofitti sia previsto il principio del contraddittorio.

Altro tema dibattuto in queste ore è quello della revisione delle modalità per accompagnare alla porta i privati, tenendo conto questa volta di parte del Fondo ferrovia (800 milioni) — contrariamente a quanto stabilito dalla Corte dei Conti —, per evitare il contenzioso legale. Ragionamenti che al momento non trovano una traduzione.

La strada verso l'in house non è spianata. Il governo è risoluto, ma all'interno della maggioranza non tutti condividono l'impostazione di De Micheli. E in più «esistono ostacoli tecnici», nota Steger. Così come tecniche erano le ragioni che avevano portato ad estromettere la stessa norma dalla manovra finanziaria. Se l'accordo salta, l'unico scenario possibile per la concessione è quello della gara europea nel 2021, su questo la ministra in una nota del Mit

Data: 06.12.2020 Pag.: 1,7
Size: 366 cm2 AVE: € 4758.00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori:



licenziata settimana scorsa era stata ferma. Un aut aut con lo scopo di allineare una volta per tutte i soci pubblici.

«L'unica cosa che non può succedere è una gara — ribadisce Dieter Steger — È naif credere che ci sarebbe solo A22 a competere. Sono tanti gli attori nazionali e interna-

zionali interessati. L'Autostrada Modena-Brennero è un'arteria sensibile per l'Italia: sia perché in parte costruita su viadotto (da Bolzano al Brennero), e quindi richiede manutenzione accurata, che dai territori è sempre stata garantita, e sensibile anche per

questioni ambientali. Noi abbiamo tutto l'interesse che il controllo rimanga in capo agli enti pubblici territoriali». L'auspicio è che «si faccia il possibile, da Modena al Brennero, per evitare una gara e garantire che anche in futuro questo asse».



Steger
La società
in house è
l'unica
soluzione

vera per
evitare la
gara
Troviamo
un accordo
presto