

INSIEME IN RETE: BASTA FINANZIAMENTI ALLA PEDEMONTANA



Un incontro importante quello organizzato a Seveso il 18-3-016 da **Insieme in Rete** con **Anna Donati di Green Italia** e con **Monica Frassoni Presidente dei Verdi europei**.

L'impossibilità per Monica Frassoni d'essere presente a causa di un lutto, non ha ostacolato l'argomentare con lei, a mezzo di mezzi telematici e in diretta.

Le comunicazioni della Frassoni e della Donati sulle pessime politiche italiane in tema di infrastrutture e grandi opere hanno portato a ragionare ad un livello più macro, utile a far capire le pesanti ricadute sui territori sia in termini di costi economici sia in termini di costi ambientali che le errate scelte trasportistiche causano.



Si sono così meglio comprese le disinvolve e miopi politiche d'investimento su infrastrutture poi rimaste incomplete per gli elevati e insopportabili costi.

Sono però le opere autostradali incomplete che servono a giustificare le continue richieste di nuovi fondi o di agevolazioni fiscali per i concessionari.

E in questa categoria rientra ormai a pieno titolo **l'inutile autostrada Pedemontana**.

E sulla Pedemontana, chi ne vuole la realizzazione a tutti i costi (il Presidente di Regione Lombardia Maroni in primis), nella disperata ricerca di fondi, insiste per chiudere l'iter della DEFISCALIZZAZIONE e per avviare la possibilità di accedere ai fondi europei del Piano JUNCKER.



Quella della Pedemontana è una situazione fallimentare conclamata, con i previsti fondi privati del "project financing" venuti totalmente a mancare e il maldestro tentativo di sopperire ad essi con "aiuti di Stato" e cercando di convincere l'Europa a finanziarla. Proprio per evitare anche questo, Monica Frassoni e Anna Donati in collaborazione con molti gruppi ambientalisti e con il coordinamento di Insieme in Rete hanno presentato alla Commissione Europea per la Concorrenza un dettagliato rapporto che alleghiamo.

Nella serata, Gemma Beretta, Gianni Del Pero e Alberto Colombo per INSIEME IN RETE hanno dettagliato il disastro ambientale causato da Pedemontana sul territorio, il rischio DIOSSINA sulla Tratta B2 e C, l'assenza delle compensazioni ambientali sul tracciato già in esercizio (A, B1 e tangenziali di Como e Varese) e hanno rinnovato la richiesta a fermare l'infrastruttura e a lavorare per un progetto di potenziamento della viabilità intercomunale e locale potenziando prioritariamente il trasporto su ferro.

Presenti all'incontro i sindaci di Seveso e Bovisio Masciago, l'assessore alle Politiche di Governo del Territorio di Desio, il Presidente del Consiglio Comunale di Cesano Maderno.



Aiuti di Stato alle autostrade italiane: il caso Pedemontana

Quanto è breve il tracciato di Pedemontana visto dall'Europa? Si tratta del progetto di 67 km di autostrada, 20 km di tangenziali e 70 km di viabilità locale di cui 22 km d'autostrada + 8 km delle tangenziali di Varese e Como finora effettivamente realizzati.

Una entità quasi invisibile da così lontano. E cosa c'entra con Pedemontana Margrethe Vestager, Commissaria Europea per la Concorrenza, alla quale spetta il compito di valutare se le regole in termini di antitrust, cartelli e fusioni vengono applicate e sviluppare l'approccio economico e giuridico per valutare e monitorare le dinamiche di concorrenza?

A lei Monica Frassoni presidente dei Verdi Europei e Anna Donati di Green Italia, insieme ad altri firmatari e con la collaborazione degli ambientalisti italiani tra cui il coordinamento Insieme in Rete per uno Sviluppo Sostenibile, si sono rivolte per sottoporre il caso delle autostrade italiane e, nella fattispecie, il caso di Pedemontana e della prospettata operazione di defiscalizzazione per favorire gli investimenti privati sull'opera.

Pedemontana: un progetto autostradale che ha più di 40 anni, il cui definitivo è stato approvato nel 2009, con l'avvio lavori nel 2010 che giace a pezzi incompiuti, a cantieri ora chiusi, senza il completamento della viabilità di raccordo e senza compensazioni ambientali proprio come la Salerno-Reggio Calabria.

Proprio come la Salerno-Reggio Calabria, però, Pedemontana – un parto fallito e fallimentare – non viene messa nel cassetto per progettare altro (quantomeno la ricucitura del territorio e la sua cura dopo la devastazione), ma continua a pendere sulle teste e sulle vite dei cittadini che abitano il territorio devastato.

E' di questo che parla il rapporto presentato alla Commissaria Europea: qualcosa non va nel modo in cui il governo italiano vorrebbe finanziare la costruzione delle autostrade italiane, Pedemontana e non solo.

Nel rapporto oltre che di Concessioni che vengono rinnovate e di regole che vengono riscritte ad hoc si segnala "l'invenzione" della defiscalizzazione per Pedemontana, una misura per attirare capitali privati.

Sono 349 milioni di euro di "sconto" per la soc. Autostrada Pedemontana Lombarda con mancati introiti per lo Stato su IRES, IRAP e IVA dal 2016 al 2027. La cifra verrà "scontata" una volta registrato il decreto alla Corte dei Conti.

Secondo le firmatarie del rapporto la defiscalizzazione si configura come un aiuto di Stato indebito e non consentito dalla Commissione Europea.

Il rapporto è in attesa di risposta.

Ultimamente il Pres. della Lombardia, Maroni, sta perorando disperatamente la richiesta di accedere al Piano Juncker per ottenere la possibilità di prestiti bancari con tassi contenuti. Però la Pedemontana non è immediatamente "cantierabile" ne tantomeno con un Piano Economico Finanziario certo e definito, quindi, parrebbe fuori dai criteri del Piano Juncker.

Nel frattempo e recentemente il Ministro Delrio ha affermato che i finanziamenti statali a Pedemontana sono già stati completamente erogati e che non ve ne saranno di nuovi.

Però Assolombarda e Confindustria di MI e MB e altri soggetti istituzionali, chiedono il completamento dell'autostrada.

Anche per la Brianza c'è chi vuole una Salerno-Reggio Calabria: un'opera che graverà sulle nostre vite senza un futuro diverso per le nuove generazioni.

Quello che sta accadendo è sotto gli occhi di tutti, ma c'è chi, nelle istituzioni e nei portatori d'interessi, cerca di non dire la verità.

Una verità fatta dall'assenza dei presupposti di utilità della Pedemontana anche per i volumi di traffico bassissimi, per la mancanza d'una programmazione economica finanziaria sensata, per l'assenza di risorse per la sua realizzazione così com'era stata concepita e approvata dal CIPE.

I gruppi e le associazioni ambientaliste del coordinamento Insieme in Rete per uno Sviluppo Sostenibile chiedono di nuovo lo stralcio dell'infrastruttura e che i lavori si fermino lì dove sono arrivati dando seguito a un serio piano di cura del territorio danneggiato per recuperare le gravi ferite che sono già state causate, riducendo quanto più possibile il danno per le comunità e per l'ambiente.

Difendere il territorio dallo scempio della Pedemontana che si scaricherà con le tratte B2 e C sui comuni già feriti dal disastro diossina è dunque il primo passaggio per riprogettare insieme – istituzioni e territorio – uno sviluppo veramente sostenibile, che deve riguardare la riqualificazione dei sistemi di viabilità locale, di viabilità "lenta" e il potenziamento del trasporto pubblico e su ferro.

Seveso/Meda 18-3-016

Coordinamento ambientalista INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

AIUTI INDEBITI DI STATO ALLE AUTOSTRADIE ITALIANE

Un rapporto critico alla Commissione Europea per la Concorrenza

a firma

di

Ernest Urtasum, MEP

Pascal Durand, MEP

Margrete Auken, MEP

Monica Frassoni, Presidente European Green Party

Anna Donati, Green Italia-Verdi Europei

realizzato con il contributo

di

Coordinamento dei Comitati contro le autostrade Cr-Mn e Ti-Bre Coordinamento Comitati

Ambientalisti Lombardia

Comitato Stop Orte-Mestre

Legambiente Lombardia

Coordinamento Insieme in Rete Per uno Sviluppo Sostenibile

Il rapporto è stato presentato nel dicembre 2014

ed è attualmente in attesa di risposta

da parte della Commissione Europea.

Cara Ms Vestager,

Oggetto: Aiuti di Stato in favore delle autostrade italiane

Ci prendiamo la libertà di scrivereLe relativamente ai possibili aiuti di Stato concessi dal Governo Italiano in varie forme ad alcuni titolari di concessioni autostradali.

Abbiamo portato questo problema all'attenzione del Suo predecessore, Joaquin Almunia, e del Commissario Barnier lo scorso agosto, dal momento che crediamo che le misure di aiuto violino anche le direttive assegnazione di contratti di concessione. È per questo motivo che inviamo questo documento in copia anche a Ms Bienkowska.

Lo sviluppo delle infrastrutture è evidentemente di grandissima importanza per l'integrazione e i collegamenti dell'Europa. Tuttavia, l'Italia ha un sistema di autostrade ben sviluppato e la maggior parte di queste sono interamente ammortizzate, pochissime parti del territorio italiano non sono collegate da questo tipo di infrastrutture. Associazioni della società civile e gruppi ambientalisti sono operativi in numerose aree interessate dai nuovi progetti di costruzione. In questa situazione, gli investimenti in questo campo non dovrebbero essere sostenuti da risorse pubbliche che sono assegnate in modo selettivo e senza gara agli attuali titolari di concessioni, i quali – come potrà vedere nei documenti allegati – hanno già nel passato, in numerose occasioni, beneficiato di queste condizioni di favore.

Troverà allegata una descrizione completa delle questioni in gioco e di ciò che crediamo costituisca una violazione della legge europea sugli aiuti di Stato e le concessioni da parte del governo italiano.

Pensiamo che una Vostra azione al riguardo sia urgente, poiché le poche e preziose risorse pubbliche dovrebbero essere assegnate sulla base di serie valutazioni circa la loro capacità di creare opportunità di lavoro e un'attività economicamente sostenibile senza infrangere le regole europee.

In attesa di poter discutere con Lei personalmente al riguardo non appena Le sarà possibile, porgiamo cordiali saluti.

Ernest Urtasum, MEP

Pascal Durand, MEP

Margrete Auken, MEP

Monica Frassoni, Presidente European Green Party

Anna Donati (Green Italia-Verdi Europei)

Nota: in particolare abbiamo lavorato cooperando con il Coordinamento dei Comitati contro le autostrade CR-Mn-e Ti-Bre, il Coordinamento Comitati Ambientalisti Lombardia, il Comitato Stop Orte-Mestre, Legambiente Lombardia, il **Coordinamento Insieme in Rete**

PREMESSA:

La rete autostradale italiana ha un'estensione di circa 7400 km. Di questi circa 5800 km sono gestiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso 25 concessioni, mentre altri 950 km sono gestiti direttamente dall'ANAS, l'agenzia statale per le strade. Infine 650 km sono di proprietà di varie regioni italiane e gestite tramite concessioni. Una larga fetta di questa rete, circa 2800 km, è gestita da un singolo concessionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Autostrade per l'Italia S.p.a.

La legislazione che regola il sistema delle autostrade italiane e le sue concessioni è una rete di diverse leggi, decreti e atti amministrativi emanati a partire dal 1995 che fanno sì che l'amministrazione di questo sistema sia molto poco trasparente.

Negli anni il Governo italiano ha finanziato con risorse pubbliche la costruzione, l'ampiamiento e il rinnovamento di un certo numero di autostrade, senza seguire nessuna procedura di gara e –da quanto emerge dai nostri recenti scambi con il Vice Presidente Almunia– senza notificare di ciò la Commissione Europea.

In particolare, emergono due specifiche questioni circa gli aiuti di Stato in favore dei concessionari delle autostrade Italiane:

1. Ripetuto prolungamento delle concessioni senza gara, in violazione della Direttiva sulle Concessioni, e successiva potenziale configurazione di ulteriori aiuti con una perdita delle pubbliche risorse per lo Stato.
2. Defiscalizzazione per un certo numero di lavori, non giustificata dalla logica e natura del regime fiscale italiano.

1.LE CONCESSIONI PROLUNGATE GIÀ UNA VOLTA ORA DIVENTANO PERPETUE

a. Fine anni '90 e inizio anni 2000.

Con gli interventi legislativi e del CIPE all'inizio degli anni Novanta tutte le concessioni autostradali in Italia vennero prolungate o al momento della loro privatizzazione oppure prospettando nuovi investimenti. Questo accadde nonostante la Direttiva Europea 37/'93, in vigore in quel momento, richiedesse formalmente che le concessioni autostradali fossero assegnate tramite garasi affidasse a tutti gli Stati Membri la modifica delle loro procedure di assegnazione delle concessioni.

Per esempio, la principale concessione di Autostrade per l'Italia fu prolungata di 20 anni fino al 2038, la concessione Stiaf della Torino Bardonecchia fu estesa fino al 2050, quella Satap della Torino-Milano fino al 2016, la concessione Satap della Torino-Piacenza fu estesa fino al 2016 e la concessione dell'Autostrada dei Fiori fino al 2021. Vennero estese anche le concessioni per autostrade che richiedevano la costruzione di nuove infrastrutture, come ad esempio la SAT per l'autostrada Livorno-Civitavecchia, estesa fino al 2046 oppure l'Autocamionale Cisa per la Ti-Bre Parma Verona che venne estesa fino al 2031.

b. "Sblocca Italia"

Il 12 settembre 2014 il Governo Italiano ha emesso un decreto legge, "Sblocca Italia", prevedendo modi di sbloccare i lavori pubblici che erano rimasti irrealizzati per presunte questioni burocratiche. Il decreto legge è stato convertito in legge l'11 novembre 2014.

Per quanto riguarda le autostrade, il decreto legge contiene un insieme di misure teoricamente applicabili a tutti i concessionari di autostrade e disposizioni riservate ad autostrade specifiche.

Per quanto riguarda le concessioni, l'art.5 di questo decreto "Regole sulle deroghe per le autostrade" permette ai titolari di concessioni autostradali già esistenti di chiedere, entro la fine del 2014, un'estensione della data di scadenza della concessione. Una richiesta di questo genere dovrebbe essere negoziata e accettata entro il 31 agosto 2015. L'articolo 5 richiede anche l'opinione del CIPE, dei comitati parlamentari competenti e dell'Autorità dei Trasporti. Tuttavia, qualora queste opinioni non siano rese entro 30 giorni, i lavori possono procedere anche in assenza delle stesse. L'obiettivo di queste proroghe può essere qualsiasi: da investimenti nuovi o vecchi allo sviluppo di infrastrutture esistenti, all'implementazione di nuove misure di sicurezza o miglioramenti tecnologici.

Secondo il paragrafo 3 dell'articolo 5, tutti i lavori "aggiuntivi" che sono da includersi nelle concessioni devono essere soggetti ad una gara. Tuttavia, nessun processo di gara è previsto per quei lavori che erano già previsti ipotizzati, e per i quali le concessioni sono ora prolungate. Quest'ultima ipotesi rappresenta sfortunatamente la maggioranza dei lavori previsti e quindi la regola dell'art.5 (3) rimarrà probabilmente inapplicata. Le proroghe che sono state richieste dai concessionari sembrano riguardare tutti lavori per cui era già stata espressa approvazione nell'ambito degli attuali contratti di concessioni e per i quali i Piani Economici e Finanziari sono stati tutti approvati dallo Stato Italiano.

Durante la conversione del decreto legge in legge, il Parlamento Italiano ha aggiunto all'art.5 un importante nuovo paragrafo, il 4bis. Questo paragrafo prevede che l'applicazione dell'art.5 sia soggetta alla previa approvazione delle competenti istituzioni dell'Unione Europea.

c. **Casi specifici**

Il decreto legge "Sblocca Italia" tratta due specifici casi di deroga per le concessioni, mentre altre deroghe stanno venendo richieste dai titolari di concessioni sulla base dell'art.5, e da diverse notizie dei media sembrano essere imminenti.

i) Paragrafo 4 dell'art.5

Il paragrafo 4 dell'art.5 enuncia che la concessione per l'autostrada A21 Piacenza Brescia, scaduta nel 2011, e dell'A3 Napoli Pompei e il loro relativo piano Economico e Finanziario sono approvati per legge in modo da rendere più rapido il processo di "riassegnazione". Non viene specificato nulla nel provvedimento per quanto riguarda la possibilità di sottoporre queste concessioni ad una gara.

ii) **Gavio Group**

Gavio possiede il gruppo Sias, che è il titolare di tutte le concessioni autostradali del Nord Est Italia, vale a dire una rete di circa 1400 km. In particolare Sias possiede i seguenti titolari di concessioni:

- SATAP A4 Torino Milano (scadenza 2026),
- SATAP A21 Torino Piacenza (scadenza 2017),
- Asti Cuneo (scadenza 2035),
- Torino Savona (scadenza 2038),
- Salt A12 (scadenza 2021),
- SAV (scadenza 2032),
- AutoCisa A15 (scadenza 2032),
- AdF Autostrada dei Fiori (scadenza 2021)

Tra queste autostrade le proroghe sono previste per :

- **Autocisa A15**, per costruire l'autostrada Parma-Nogarole Rocca (2.2 miliardi di Euro). Comunque Tuttavia, questa concessione è stata già prolungata fino al 2031 per lo stesso motivo
- **SATAP A4**, per modernizzare la Torino Milano (500 milioni di euro). Questa concessione autostradale è già stata prolungata fino al 2026 ed è una delle concessioni più redditizie d'Italia. Nel 2013 l'autostrada Milano-Torino ha registrato un reddito netto di 45 milioni di euro.
- **Asti Cuneo** (di cui Anas è comproprietaria al 35%), una nuova autostrada per cui la scadenza è stata spostata dal 2008 al 2035. Dal momento che è stata solo parzialmente costruita, è previsto che servano ancora 1.5 miliardi di euro per il suo completamento.

Per tutte queste autostrade, Gavio Group ha invocato l'art.5 del decreto "Sblocca Italia" per unire tutte le concessioni esistenti ed ottenere un ulteriore prolungamento fino al 2043.

iii) **Autostrada del Brennero**

L'autostrada del Brennero (AutoBrennero) è lunga 314km ed è di proprietà delle Province autonome di Trento e Bolzano, per le quali la concessione è scaduta il 30 aprile 2014. Una procedura di gara per le nuove concessioni è stata annullata da un Tribunale Italiano e ora i proprietari richiedono un prolungamento di 20 anni dell'esistente concessione scaduta per realizzare una terza corsia tra Modena e Verona.

AutoBrennero ha anche invocato l'art.5 per unire le concessioni di tre adiacenti autostrade, per le quali ha ottenuto contratti di Project Financing, prolungandole dal 2014 al 2045. Ciò riguarda soprattutto le autostrade Campogalliano-Sassuolo (investimento di 881 milioni di euro per un'estensione di 12km e una concessione di 32 anni); la Cispadana Reggiolo-Ferrara (investimento di 1,160 miliardi per 67 km di autostrada e 49 anni di

concessione): la Ferrara-Porto Garibaldi (investimento di 663 milioni di euro per 49 km e una concessione di 43 anni).

iv) Autovie Venete

Autovie Venete detiene la concessione dell'autostrada Venezia-Trieste. Questa concessione era stata precedentemente estesa nel 2008 dalla sua scadenza originaria che era fissata al 2008 alla sua attuale scadenza che è nel 2017, per costruire una terza corsia. Allora, solo due dei quattro lotti di lavori sono partiti e sembra che ora Autovie Venete chieda – e che il Governo sia d'accordo – un'ulteriore proroga fino al 2038, ovvero 21 anni per lavori che erano già stati programmati, e un ulteriore finanziamento di 120 milioni.

v) Brescia- Padova

L'autostrada Brescia Padova, per la quale l'originale data di scadenza era nel 2016, è già stata prolungata fino alla fine del 2026 attraverso un atto amministrativo del CIPE, alla condizione che il progetto finale per la parte di Valdastico Nord sia approvato in conformità con il decreto "Sblocca Italia", da parte delle autorità italiane competenti prima del 30 giugno 2015.

vi) SAT (Livorno-Civitavecchia)

Infine, il caso della SAT (Autostrada tirrenica Livorno Civitavecchia) è già sottoposto all'attenzione delle autorità europee, per presunte irregolarità legate all'attribuzione della concessione. La Commissione Europea ha ritenuto che l'Italia non abbia adempiuto ai obblighi previsti per lei dalle regole europee sugli appalti pubblici, in particolare dalla Direttiva 2004/18/EC, e ha inviato una motivata opinione alle autorità italiane, la seconda fase di un procedimento di violazione.

2.ESENZIONE DALLE TASSE

Il Governo Italiano ha deciso anche in un certo numero di casi di garantire in maniera selettivo l'esenzione dalle tasse per i concessionari delle autostrade di modo da permettere loro di completare parte dei lavori.

a. Cornice legale

L'art.18 della legge 183/2011 (a cui si aggiunge l'art.33 del decreto legge 179/2012, poi convertito nelle legge 221/2012) introduce la possibilità di prevedere un certo numero di misure di alleggerimento fiscale per incentivare la costruzione di nuove infrastrutture. L'articolo prevede esenzioni da tasse sul reddito, IVA e canoni di concessione. I beneficiari di questo tipo di misure di alleggerimento fiscale sono i partner pubblici-privati che siano assegnatari della costruzione di infrastrutture, in ogni caso in cui sussista la necessità di risanare il bilancio del Piano Economico e Finanziario.

In una risoluzione del 18 febbraio 2013, il CIPE ha approvato le "Linee guida per l'implementazione delle misure previste dall'art.18 della legge 183/2011". Con questa, il CIPE delinea i requisiti, i criteri e le procedure di implementazione dell'art.18 della legge 183/2011 sia riguardo la determinazione e concessione dell'ammontare della defiscalizzazione sia riguardo la determinazione dell'ammontare della defiscalizzazione nei casi in cui ci sia un miglioramento delle condizioni del mercato che permetta un maggiore autofinanziamento. Ora, l'art.11 del decreto legge Sblocca Italia estende il numero di potenziali beneficiari dell'alleggerimento fiscale dato che abbassa il valore di soglia dei lavori che potrebbero usufruirne da 500 milioni a 50 milioni.

b. Applicazioni concrete

i) Pedemontana Lombarda

La Pedemontana Lombarda, una rete di un totale di 86,7 km di autostrada e 70 km di nuove strade municipali e provinciali, è ancora in parziale costruzione. Le procedure e le modalità di finanziamento per la sua realizzazione sono state decise dalla legge 443 del 2011, la cosiddetta Legge-Obiettivo.

La cornice finanziaria della costruzione di quest'infrastruttura è stata decisa dal CIPE con la risoluzione 97/2009. Il costo totale dei lavori è di 4,166 milioni. Di questi, il Governo ha garantito una copertura iniziale di 1,125 milioni attraverso la stessa Legge-Obiettivo (1,123 milioni) e attraverso altri finanziamenti pubblici (113 milioni). Il restante ammontare di 2,921 milioni avrebbe dovuto essere raccolto da Pedemontana Spa attraverso le sue risorse e il project financing.

Data la bassa capitalizzazione dei titolari della concessione, l'alto indebitamento e il tentativo fallito di vendere 43% delle azioni sul mercato, il 1 agosto 2014 il CIPE ha approvato un certo numero di defiscalizzazioni per la

Pedemontana Lombarda per risanare il Piano Finanziario ed Economico. La defiscalizzazione ammonta a circa 349 milioni su IRES, IRAP e IVA per il periodo di applicazione 2016-2027.

ii) Orte- Mestre

A seguito dell'approvazione del decreto Sblocca Italia, il 10 novembre 2014, il CIPE ha deciso anche di approvare una defiscalizzazione retroattiva per l'autostrada Orte-Mestre (E45-E55), un progetto con un investimento totale di 9.7 miliardi.

L'autostrada Orte-Mestre, un progetto di 400km dichiarato di pubblico interesse nel 2003 e con un valore di 10 miliardi, è promosso da un consorzio di compagnie guidato da Vito Bonsignore, un noto politico e uomo d'affari, condannato nel 2001 e nel 2011 con accuse di corruzione. Nello Sblocca Italia c'è una clausola specifica (art.2 par. 4) per aiutare il piano finanziario di questa autostrada con un alleggerimento fiscale ammontante a circa 2 miliardi di risorse pubbliche. Questa norma ad hoc è stata ritenuta necessaria dal Governo dopo che la Corte dei conti aveva annullato una precedente approvazione del progetto da parte del CIPE risalente al 7 luglio 2014. La corte dei conti ha ritenuto che le regole in vigore non permettessero di applicare retroattivamente a lavori dichiarati di pubblico interesse la defiscalizzazione prevista nel 2013.

La retroattività della defiscalizzazione inserita nello Sblocca Italia per superare le obiezioni della corte dei conti è una seria violazione della certezza del diritto e altera in modo sostanziale qualsiasi possibilità di una giusta gara. All'epoca, il titolare della concessione Orte-Mestre venne scelto dall'ANAS in quanto la costruzione sarebbe stata autofinanziata. L'aiuto di Stato di 2 miliardi accordato retroattivamente cambia radicalmente le condizioni sulla base delle quali il titolare della concessione l'ha ottenuta e di conseguenza la gara andrebbe ripetuta.

Questa distorsione della competizione si inserisce ulteriormente nel contesto di una legislazione, introdotta all'epoca del governo Berlusconi, che garantisce ai titolari di concessioni numerosi vantaggi rispetto agli altri concorrenti, come ad esempio il fatto che la gara si svolga sulla base del proprio progetto preliminare e il fatto che abbia il diritto di rivedere la propria offerta alla luce della migliore offerta presentata per costruire e far funzionare l'infrastruttura. In caso di sconfitta, l'esistente titolare dell'appalto è anche rimborsato dei costi che ha dovuto sostenere.

iii) BreBeMi (Direttissima BresciaBergamoMilano, A35)

L'autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi, 62 km paralleli all'autostrada A4) merita anch'essa di essere presa in considerazione. Inaugurata solo pochi mesi fa, la BreBeMi avrebbe dovuto essere la prima autostrada costruita con project financing, e la prima a completare la procedura di gara europea.

In realtà è stata costruita con risorse finanziarie provenienti dall'EIB e dalla Cassa Depositi e Prestiti, rispettivamente consistenti in 700 milioni e 800 milioni. Oggi, a fronte del fatto che l'autostrada non è per nulla redditizia, i titolari della concessione chiedono ulteriore sostegno pubblico. I promotori hanno richiesto la defiscalizzazione ma questa è stata esplicitamente rifiutata dal Governo. L'11 dicembre 2014 è divenuto di dominio pubblico che il Governo Italiano e la Regione Lombardia stavano considerando la possibilità di concedere rispettivamente 270 milioni di euro e 60 milioni di euro alla BreBeMi. Per noi è abbastanza evidente che se la BreBeMi otterrà questo finanziamento, si tratterebbe di un aiuto di stato e le condizioni che hanno portato i titolari della concessione a vincere la gara sulla compagnia americana Betchel sarebbero completamente sovvertite.

Ultimo ma non per questo meno importante, solo per dare un'idea di come il denaro pubblico viene distribuito, vale la pena menzionare che questa decisione è stata presa nel momento in cui la Regione Lombardia ha tagliato 155 milioni destinati ai trasporti pubblici.

3.Valutazione degli aiuti di Stato

a. Esistenza di un sussidio

Il prolungamento della concessione comporta l'attribuzione, da parte delle autorità italiane, di un diritto esclusivo a percepire i pedaggi. Questa attribuzione avviene senza gara e dunque in violazione della Direttiva sulle Concessioni. Ciò configura anche l'esistenza di un sussidio dal momento che lo Stato Italiano riacquisirebbe la completa proprietà dell'infrastruttura alla fine della concessione. Al contrario, prolungandole, lo Stato Italiano perde risorse pubbliche e garantisce un vantaggio selettivo agli attuali concessionari. Le proroghe influenzano anche il mercato e la concorrenza poiché ciò rinforza i concessionari rispetto ai loro concorrenti e potenziali

nuovi partecipanti. Ciò è ancora più vero nel caso di proroga di contratti di project financing , che sono stati aggiudicati sulla base di considerazioni circa il prezzo, la lunghezza della concessione e l'ammontare dei pedaggi. Cambiare retroattivamente le condizioni dei contratti di project financing comporta una chiara violazione delle regole di corretta gara.

L'esistenza di un sussidio potrebbe facilmente essere evitata sia mediante la gestione diretta delle infrastrutture sia mediante l'attribuzione attraverso una gara vera e propria.

Allo stesso modo, le misure di defiscalizzazione non sembrano giustificate in alcun modo dalla natura o dalla logica del sistema e danno anche un vantaggio selettivo a determinate imprese rispetto ai loro concorrenti. Così, queste misure falsano anche il mercato e la concorrenza e chiaramente costituiscono un aiuto di Stato.

b. Compatibilità dell'aiuto

Nessuna delle sopraelencate misure appare compatibile con il mercato interno. Come compensazione per una concessione pubblica, queste dovrebbero rispettare tutte le condizioni della legge Quadro SGEIs del 2012. In particolare, perché un aiuto sia compatibile, l'Italia dovrebbe dimostrare che queste misure:

- soddisfano le norme sugli appalti europee.
- si basano su un chiaro atto di affidamento, che esprima in modo dettagliato i lavori che dovranno essere effettuati e la loro durata, la descrizione dei meccanismi di compensazione e le modifiche necessarie ad assicurare l'assenza di qualsiasi sovracompensazione.
- sono concesse sulla base di una precisa metodologia per determinare l'esatto ammontare della compensazione.
- Rispondono ad un effettivo bisogno di un pubblico servizio, verificato dall'Italia in una pubblica consultazione.
- Durano per un periodo determinato da esigenze oggettive.
- Utilizzano lo stesso metodo per compensare tutti i beneficiari e per questo non c'è discriminazione tra i vari concessionari.
- Prevedono incentivi di efficienza nei meccanismi di compensazione.

Le misure adottate dall'Italia in favore di un certo numero di concessionari non sembrano soddisfare nessuna di queste condizioni. **L'aiuto è per questo motivo da considerarsi incompatibile.**

4. Conclusioni

Alla luce di quanto precedentemente enunciato, appare che oltre ogni ragionevole dubbio l'Italia ha concesso un incompatibile aiuto di Stato ad alcuni titolari di concessioni per quanto riguarda almeno due tipologie di provvedimenti.

I concessionari di autostrade italiane hanno già nel passato beneficiato di importanti proroghe delle loro concessioni. Ora, non dovrebbe essere concesso nessun ulteriore aiuto e tutti gli investimenti che saranno realizzati d'ora in poi (anche quelli che sono previsti per il futuro ma non sono ancora stati realizzati) dovrebbero essere sottoposti a gara.

Dal momento che la Commissione ha dichiarato di non essere stata informata di queste misure, l'aiuto è anche illegale e dovrebbe essere sospeso.

In conclusione, sulla base dell'art.10 (1) del Regolamento 659/1999, la Commissione ha a sua disposizione prove sufficienti per sentirsi in dovere di indagare circa questo aiuto e di chiedere all'Italia di sospendere le sue sovvenzioni.

Documento elaborato a cura del **Coordinamento Ambientalista INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE**



INSIEME IN RETE PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE