

## PAGATI DUE VOLTE Per i principali concessionari l'aiutino vale quasi 16 miliardi di euro

# I CONTI DEL REGALO ALLE AUTOSTRADE

di **Giorgio Ragazzi**

Quanto vale la proroga delle concessioni autostradali senza gara decisa dal governo nel decreto Sblocca Italia? Per avere una stima di massima di quanto potranno incassare in più i concessionari possiamo proiettare il Mol (differenza tra ricavi e costi operativi) del 2013 (miliardi) per gli anni di proroga.

**I DATI SONO** nella tabella qui a fianco. La Autobrennero, ad esempio, "frutta" ogni anno circa 150 milioni come differenza tra ricavi e costi operativi: per 31 anni di proroga il margine addizionale che la società introiterà è appunto 4,7 miliardi. Per il gruppo Gavio il maggior margine è di 9,6 miliardi. An-

che se queste somme affluiranno nelle casse delle società nell'arco di molti anni, possiamo considerarle come valori attuali poiché i pedaggi continueranno a incrementare per l'inflazione e altri fattori e con essi aumenterà nel tempo anche il Mol.

Le concessionarie in cambio si impegnerebbero a nuovi investimenti per 11 miliardi: quand'anche li realizzassero senza i consueti ritardi, si tratterebbe di una cifra assai inferiore ai maggiori introiti ottenuti grazie alle proroghe. A fronte dei nuovi investimenti vengono anche concessi ulteriori incrementi di pedaggio, quindi è legittimo chiedersi se gli investimenti non verranno remunerati due volte: prima con le proroghe e poi con gli au-

menti di pedaggio.

Il governo ha inviato notifiche alla Commissione europea per ottenere l'assenso alle proroghe di cui sopra, con la giustificazione che sarebbero una compensazione per "gli oneri di servizio pubblico" imposti al concessionario. È davvero una strana modalità questa di assegnare un "servizio pubblico" senza gara e per di più garantendo al beneficiario un rendimento assai elevato, attorno al 9-10 per cento, e senza rischio.

Si dice che c'è bisogno delle concessionarie per effettuare gli investimenti viste le ristrettezze delle finanze statali. Ma gli azionisti non hanno mai versato capitali nelle società concessionarie. Gli azionisti della Autobrennero versarono all'origine solo una cifra irrisoria come capitale e Marcellino Gavio ha costruito il suo impero essenzialmente reinvestendo gli utili delle autostrade. Tutto è stato finanziato a debito e i debiti ripagati con i pedaggi. Anche i nuovi investimenti di cui si parla verranno interamente finanziati dalle concessionarie con i margini man mano accumulati o con crediti ottenuti grazie ai flussi sicuri dei pedaggi ed alla certezza che le tariffe verranno adeguate per garantire il livello dei profitti pattuito.

**QUAL È DUNQUE** il contributo di queste concessionarie, visto anche che gestire un'autostrada è attività semplice? Quegli investimenti non potrebbero essere realizzati da una società pubblica ad hoc, emanazione

dell'Anas o di Cassa depositi e prestiti Reti, anche senza bisogno di apporti dallo Stato? Le concessioni prevedono che, a scadenza, i cespiti vengano devoluti gratuitamente allo Stato; lo Stato potrebbe, senza gara, passarne la titolarità a una società pubblica senza dover remunerare così generosamente delle società private e con altri benefici per la collettività come gare per le costruzioni aperte senza preferenze per le controllate delle concessionarie. Ciò sarebbe oneroso per i prezzi di subentro da versare a fine concessione per investimenti effettuati e non ancora ammortizzati? Ma a fronte di questi costi le concessionarie hanno debiti che potrebbero passare a carico della società pubblica, che sarebbe in grado di rimborsarli con i proventi dei pedaggi esattamente come fanno le concessionarie. Non sarebbe una "nazionalizzazione" perché la socie-

tà pubblica potrebbe subappaltare con gare i vari servizi (esazione, manutenzione) alle società più efficienti, magari alle stesse concessionarie. Se pare troppo difficile da realizzare non si dovrebbe, almeno, assegnare quel "servizio pubblico" per gara a chi si offra di espletarlo richiedendo il più basso rendimento sul capitale investito?

**ANCHE IN FRANCIA** i profitti delle concessionarie sono ora considerati eccessivi, sia dall'Autorità per la concorrenza che dal governo che sta considerando di imporre una revisione delle condizioni delle concessioni. Il segretario di stato Christian Eckert ha dichiarato "i profitti... delle concessionarie sono inaccettabili... in ogni caso immorali se non illegali".

*Già direttore esecutivo della Banca Mondiale e docente di Scienza delle Finanze all'Università di Bergamo*

### LA SCELTA DI RENZI

Con il decreto Sblocca Italia

vengono prorogate

le concessioni, senza gara e con

la possibilità di alzare i pedaggi.

Mentre in Francia dicono:

"Questi proventi sono immorali"



**A TUTTA BIRRA** la proroga a suon di miliardi ai signori delle autostrade. Ansa



**QUANTO VALE IL REGALO**  
IN MILIONI DI EURO

	A	B	C(B-A)	D	E(CxAI)
	Scadenza	Proroga	Anni in più	MOL 2013	MOL per proroga
<b>AutoBrennero</b>	2014	2045	31	153	4.743
<b>Autovie Venete</b>	2017	2038	21	73	1.533
<b>GRUPPO GAVID:</b>					
<b>Torino-Piacenza</b>	2017	2043	26	97	2.522
<b>Torino-Milano</b>	2026	2043	17	135	2.295
<b>Autost. dei Fiori</b>	2021	2043	22	80	1.760
<b>Salt, Ligure-Toscana</b>	2019	2043	24	109	2.616
<b>SAV</b>	2032	2043	11	41	451
<b>Totale gruppo Gavid</b>					<b>9.644</b>



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.