

Caselli d'oro Alla vigilia delle elezioni il ministero decide una generosa proroga della concessione al gruppo che fa capo ai Benetton per realizzare il Passante di Genova. Ma i numeri non tornano

Autostrade, la matematica dello spreco: buttati 7,8 miliardi

» GIORGIO RAGAZZI

Il ministero delle Infrastrutture ha reso noto il contenuto di un accordo con la società Autostrade per l'Italia (Aspi) che prevede che questa realizzi, tra il 2020 ed il 2028, il Passante di Genova a 4,3 miliardi, più altri investimenti non specificati, per un totale di 7,8 miliardi entro il 2038, termine dell'attuale concessione. In cambio, la società ottiene una proroga della concessione dal 2038 al 2042, e il diritto ad avere un indennizzo di subentro di 5,7 miliardi a fine concessione.

LA VALUTAZIONE dell'equità/redditività di questo accordo dipende in modo cruciale dal tasso di sconto al quale si confrontano cifre (attese) di costi e ricavi in anni assai lontani. In una nota alla Commissione parlamentare Ambiente, il ministero informa di aver applicato un tasso del 7,96%. Considerando che oggi vi sono banche che offrono mutui trentennali a tasso fisso inferiore al 2% non si può che restare esterrefatti per la generosità con cui i tecnici del ministero hanno pensato di remunerare l'Aspi, pur ammettendo che una (piccola) quota degli investimenti sia finanziata con più costoso capitale proprio.

Consideriamo quale valore possa attribuirsi oggi all'indennizzo di subentro di 5,7 miliardi che dovrà essere pagato all'ASPI nel 2042: nella sua nota il ministero fa notare che il valore attuale sarebbe di soli 780 milioni (co-

me risulta applicando un tasso di sconto del 7,96%). Se si applicasse un tasso di sconto del 2% il valore attuale di quei 5,7 miliardi sarebbe invece 3.540 milioni! Se l'Aspi riuscisse quindi a finanziarsi a un costo medio del 2% (che pare oggi del tutto realistico) avrebbe già a valori di oggi, sul solo indennizzo di subentro, un profitto di 2,7 miliardi superiore a quanto ipotizzato nei conti previsionali del ministero. Se si applicasse il tasso del 2% a tutti i costi e ricavi previsti nei prossimi 24 anni il profitto complessivo dell'accordo per l'Aspi sarebbe stimabile nell'ordine di 6-7 miliardi, a valori attuali (circa quanto incassò l'Iri dalla privatizzazione della società).

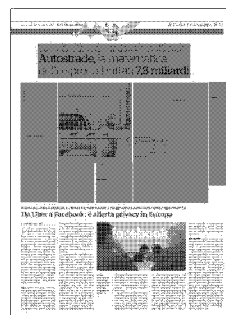
MA ANCHE applicando un tasso del 7,96% i calcoli sembrano assai generosi per il concessionario. Immaginando che l'investimento nel passante di Genova (4,3 miliardi) venga realizzato per quote annuali costanti tra il 2020 e il 2028 e capitalizzando i costi al 7,96% si arriverebbe a un valore



Cos'è

■ **ASPI**

Autostrade per l'Italia è il più grosso concessionario autostradale ed è riconducibile alla famiglia Benetton. Con un'inchiesta di Daniele Martini, il "Fatto" ha rivelato i documenti segreti degli accordi tra ministero e Aspi. Giorgio Ragazzi, l'economista che è il massimo esperto di autostrade, spiega perché i calcoli in quei documenti sono un regalo ai Benetton



cumulato inclusi interessi di 5,6 miliardi a fine lavori e di 12 miliardi nel 2038 (il doppio di quanto sarebbe capitalizzando al 2%). Non consideriamo eventuali ritardi nei lavori, tipici nel settore, che ridurrebbero i costi finanziari. Il ministero stima che nel 2038 l'Aspi avrà un margine operativo lordo di 4,4 miliardi l'anno, sufficiente ad ammortizzare in tre anni l'investimento nel Passante (comprensivo di interessi cumulati al 7,96%). Come si giustificano dunque un anno in più di proroga e 5,6 miliardi di indennizzo di subentro, oltre agli introiti addizionali che l'Aspi otterrà dal Passante stesso dal 2028 in poi? Per remunerare altri investimen-

La formula del profitto Per finanziarsi in banca un'impresa ha tassi del 2%, al concessionario viene rimborsato l'8%

.....
ti di cui non si conoscono importi, tempistiche e utilità?

Il nuovo accordo giustifica questi regali con la "compressione tariffaria" che penalizzerebbe la società: i futuri incrementi di tariffa non rispecchierebbero appieno quanto necessario per ammortizzare i nuovi investimenti ma sarebbero limitati al tasso d'inflazione più 0,50% l'anno. La convenzione in vigore, quella siglata nel 2007, prevede che le tariffe aumentino per lo 0,7% dell'inflazione: il nuovo accordo

ingloba quindi già un aumento prefissato pari al 30% dell'inflazione, più lo 0,5% annuo, per il finanziamento di nuovi investimenti.

LA SOCIETÀ ha ancora 20 anni di concessione: perché approvare investimenti che non si ripaghino da soli con i proventi di maggior traffico? Perché tutti gli investimenti devono essere finanziati con incrementi di tariffe? Forse pretendere che diano una redditività del 7,96% l'anno è difficile, ma allora perché assicurare questa redditività al concessionario?

Questo accordo sembra costruito per dare carta bianca alla concessionaria e legare le mani per i prossimi decenni ad un futuro diverso regolatore, proprio alla vigilia di nuove elezioni. L'elevato indennizzo di subentro è poi proprio ciò che desiderano tutti i concessionari, per rendere in pratica troppo costoso il subentro di altri o la ripresa della concessione dallo Stato a scadenza ed assicurarsi così la perpetuità della concessione.

Sul Passante di Genova non risulta che siano stati effettuati da valutatori terzi studi costi/benefici che ne validino l'utilità (e forse nemmeno dal ministero). L'unica considerazione sembra quella della compatibilità finanziaria, ottenuta con ancora una nuova proroga, in un banchetto tra politici e concessionarie che possono brindare assieme scaricando tutti i costi sulle ignare generazioni future.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pedaggio Concessioni sempre più lunghe per i signori delle autostrade Ansa