



ECONOMIA REALE

Analisi e Proposte sull' Economia



La verità su Autostrade: una concessione sbagliata

22 Luglio 2020

Analisi di Mario Baldassarri per il Quotidiano La Stampa

LA VERITÀ SU AUTOSTRADDE: UNA CONCESSIONE SBAGLIATA

Mario Baldassarri

Vice-ministro dell'Economia e segretario del CIPE 2001-2006

22 Luglio 2020

Nel 1999, il governo D'Alema privatizzò le autostrade e metà dell'intera rete nazionale fu data in concessione ad Autostrade per l'Italia.

Nel 2002, come vice-ministro dell'economia e segretario del CIPE, ebbi il compito istituzionale di ridefinire i termini della convenzione alla luce dei primi anni di gestione privata.

Tale verifica fu condotta con i tecnici del CIPE, il Ministero delle Infrastrutture, l'Anas ed i rappresentanti della società Autostrade, Vito Gamberale Amministratore delegato e Giovanni Castellucci Direttore generale.

Dalla concessione del 1999 emersero i seguenti punti.

1.- Il cosiddetto "rischio traffico" era tutto a carico della società privata. In concreto significava però che l'aumento del traffico andava tutto a vantaggio della stessa società.

2.- La società doveva presentare un piano industriale con manutenzione ordinaria, straordinaria e nuovi investimenti.

3.- In base al piano industriale presentato sulla carta si programmava l'aumento dei pedaggi necessario a finanziare lo stesso piano.

Dai dati di bilancio risultò che il rendimento sul capitale investito si era collocato attorno al 18%, contro una livello che, al momento della firma della convenzione, era stato indicato in un 7%.

Sulla base di questi dati oggettivi emerse la necessità di rivedere i parametri della concessione e definire un Atto Aggiuntivo di modifica. L'Addendum fu sottoscritto nel dicembre del 2002.

Nel corso del confronto posi sul tavolo tre paletti.

Il primo era il fatto che l'aumento del traffico dovesse essere "condiviso"; il 50% a vantaggio della società concessionaria ed il 50% a vantaggio degli utenti con una riduzione dei pedaggi.

Il secondo era relativo al piano industriale che la società avrebbe dovuto presentare.

Quello precedente indicava come nuovo investimento soltanto la



variante di valico Bologna-Firenze. Chiesi allora di riscrivere il piano industriale. Le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria avrebbero dovuto comprendere la stesura di asfalto drenante in tutta la rete. Per i nuovi investimenti, alla variante di valico si dovevano aggiungere altre importanti opere quali la gronda di Genova, la 4° corsia sulla Milano-Bergamo, la 3° corsia sulla autostrada Adriatica A14 da Rimini a Pedaso e sulla Orte-Fiano dell'Autosole, più altre opere minori.

Il terzo era che il pedaggio sarebbe aumentato, non alla presentazione del piano industriale sulla carta, bensì l'anno successivo alla effettiva realizzazione degli investimenti.

Il quarto era la necessità di istituire una autorità indipendente che avrebbe dovuto "certificare" la avvenuta realizzazione di quanto previsto nel piano.

L'atto aggiuntivo firmato nel dicembre 2002 incorporò i primi tre paletti.

Il quarto circa l'autorità indipendente fu contrastato da tutti, ministeri ed Anas compresi, ed il compromesso fu quello di assegnare la certificazione al Ministero delle Infrastrutture ed alla stessa Anas.

Tra il 2006 ed il 2008 furono introdotte altre modifiche alla concessione e nei fatti si tornò al precedente schema D'Alema del 1999. Nel 2016-17 i bilanci dicono

che la società ha realizzato un 25% di utile su circa 8 miliardi di ricavi. Nel 2018 la concessione è stata rinnovata e prorogata fino al 2042.

E' evidente che i pilastri fondanti della concessione emersi nel 2002 sono del tutto indipendenti dalla proprietà privata o pubblica della società.

E' altrettanto evidente che la concessionaria, privata o pubblica, ha interesse a fare concretamente gli investimenti se questi sono la condizione per vedersi aumentare il pedaggio. Altrimenti ha interesse a presentare i piani di investimenti cartacei, ottenere l'aumento del pedaggio e poi barcamenarsi circa la concreta realizzazione del piano industriale.

Ecco perché il dibattito succeduto al disastro del ponte Morandi e, soprattutto, la recente decisione di ristatalizzare Aspi per poi farne una fantomatica *public company* fra cinque anni appaiono quasi surreali.

Scontri titanici sulla proprietà della società concessionaria, laddove il problema vero era ed è quello di ridisegnare i cardini della concessione, magari ripescando tra gli elementi dall'Atto aggiuntivo del 2002, ammorbiditi o cancellati negli anni successivi.

Molti di questi elementi sono stati indicati anche da Andrea Camanzi, presidente uscente dell'Autorità dei Trasporti, nella intervista pubblicati ieri.



A chi brinda per la nuova nazionalizzazione fatta con i risparmi postali degli italiani, occorre ricordare che la situazione della Società autostrade dell'IRI alla fine degli anni novanta era assolutamente grave dal punto di vista finanziario, carente dal punto di vista degli investimenti e le condizioni delle nostre autostrade erano assai precarie, sia come sicurezza che come servizi che offrivano. E' a quella gestione pubblica che si intende tornare? Cioè a quando lo Stato era "di tutto": regolatore, appaltatore, controllore e gestore e vendeva pasti sovietici negli autogrill?

A chi brinda perché si è evitato il gravissimo danno derivante da una revoca *tout-court* della concessione occorre ricordare che il problema non cambia di una virgola con l'ingresso di CdP come azionista di maggioranza di ASPI con futuribile azzeramento della partecipazione di Atlantia dei Benetton.

Per di più non si capisce quale potrà essere la gestione della rete e soprattutto la *governance* della società destinata ad andare in borsa come *public company*. Non vorrei che in futuro emergesse un "nocciolino duro" che, con il 5% delle azioni, acquisisca di fatto il controllo della società (come è successo con la Telecom quando passò dall'IRI ai privati).

Fra tanti che cantano vittoria, ad oggi, chi rischia di perdere sono i risparmiatori postali (che si trovano ad essere azionisti di una società con forti debiti, con penali da pagare e con la demagogica promessa di vedersi tagliare i pedaggi), i contribuenti (che pagano le tasse e non ricevono servizi come si tocca con mano in tutte le strade italiane statali, provinciali e comunali) e gli utenti di strade ed autostrade (a rischio per le mancate manutenzioni ed i mancati investimenti con cantieri a tempi biblici che ingorgano il traffico in colonne senza fine).

Le colpe? Questo è compito della magistratura. E' evidente però che le colpe sono di chi doveva fare e non ha fatto e di chi doveva controllare e non ha controllato.