

TORRE DI CONTROLLO

Lo Sblocca Italia regala 16 miliardi alle autostrade con la proroga delle concessioni, ma la Ue non ci sta

DI TINO OLDANI

Nel decreto Sblocca Italia ci sono cose buone, come la riforma del sistema idrico (vedi *Italia Oggi* del 4 novembre), e altre che lo sono assai meno. Tra queste, spicca un regalo di ben 16 miliardi a un limitato gruppo di autostrade, per la maggior parte controllate dal gruppo **Gavio**, per le quali l'articolo 5 del decreto consente di prorogare, senza alcuna gara, la durata delle concessioni. Sulla faccenda, durante l'iter legislativo, hanno avuto da ridire non solo i partiti che in Parlamento si oppongono al governo di **Matteo Renzi**, ma anche il Comitato per la legislazione della Camera: il provvedimento, a suo dire, non aveva i requisiti previsti per un decreto legge. E la Commissione europea ha chiesto al governo alcuni chiarimenti, prima di aprire una procedura d'infrazione per il mancato rispetto delle norme sulla concorrenza. Per tutta risposta, il ministro delle Infrastrutture, **Maurizio Lupi**, ha tirato dritto, dicendo che «il decreto non si tocca, perché assicura nuovi investimenti e non prevede rincari tariffari».

Le cifre in ballo sono piuttosto consistenti. L'economista **Giorgio Ragazzi**, ex dirigente del Fondo monetario internazionale e della Banca mondiale, ha pubblicato sul sito *lavoce.info* una simulazione dei vantaggi finanziari che i concessionari di alcune autostrade otterrebbero dal decreto. Moltiplicando il margine operativo lordo (mol) del 2013 per il numero degli anni in più assicurati dalla proroga, ha ottenuto i seguenti risultati.

L'Autobrennero, la cui concessione scade nel 2014, otterrebbe

una proroga al 2045 (31 anni in più): moltiplicando il mol del 2013 per 31 anni, avrebbe in totale un guadagno lordo assicurato di 4 miliardi 743 milioni di euro. Le Autovie venete, con 21 anni di proroga della concessione, si assicurerebbero 1 miliardo 533 milioni. Mentre cinque autostrade del gruppo Gavio (Torino-Piacenza, Torino-Milano, Autostrada dei fiori, Salt ligure toscana, Sav), grazie a nuove proroghe tra 11 e 26 anni, metterebbero insieme un margine lordo di 9 miliardi 644 milioni.

Commenta Ragazzi: «È una cifra imponente, circa 16 miliardi, quasi la metà della manovra annunciata da Renzi. Solo una piccola parte di questi flussi di cassa serviranno a coprire i costi degli investimenti già effettuati e non ancora ammortizzati. Per il resto, il beneficio della proroga viene giustificato dal governo come compenso per i nuovi investimenti, circa 11 miliardi, che le concessionarie si sarebbero impegnate a fare. Pare però che il beneficio delle proroghe superi di gran lunga il costo dei nuovi investimenti, tanto più che poi, quando si realizzano, i pedaggi vengono aumentati per coprirne i costi». Risultato: vi è il rischio di pagare due volte il costo degli investimenti, prima con la proroga delle concessioni, e poi con l'aumento dei pedaggi. Un doppio regalo alle concessionarie, sostiene Ragazzi, senza alcun introito per lo Stato.

Proprio per le evidenti anomalie, l'articolo 5 dello Sblocca Italia ha avuto un iter tormentato in Parlamento. Dopo i rilievi della Commissione Ue, l'intransigenza del ministro **Lupi** ha dovuto cedere il passo a una riscrittura profonda del testo. Ma non è detto che ciò basti per ottenere il disco verde da Bruxelles.

La Commissione Ue aveva rilevato che «l'articolo 5 sembra consentire la realizzazione di significative modifiche a contratti di concessione esistenti, riguardanti in particolare i lavori da realizzare nell'ambito del rapporto concessorio e il livello delle tariffe, oltre a proroghe significative della durata delle concessioni esistenti». Innovazioni tutt'altro che in regola con le norme Ue, poiché «le modifiche apportate alle disposizioni di un contratto pubblico in corso di validità costituiscono una nuova aggiudicazione, quando presentino caratteristiche sostanzialmente diverse». E una nuova aggiudicazione, va da sé, richiede una gara pubblica per il rilascio della concessione. Gara di cui nel decreto non c'è traccia, visto che la esclude con la proroga.

Le società concessionarie appoggiano il decreto Sblocca Italia, poiché lo considerano fondamentale per coprire il costo dei futuri investimenti. Una tesi che per Ragazzi non sta in piedi: «Gestire un'autostrada è un'attività molto semplice e senza rischi imprenditoriali.

Tutti gli interventi sono finanziati a debito, e i debiti ripagati con i pedaggi. Eppure, attraverso le proroghe, si perpetuano le rendite per le società concessionarie, alle quali viene già assicurato, con il sistema tariffario, un rendimento elevato (9-10% almeno) sul capitale investito».

Tra i commenti postati sul sito *lavoce.info*, uno sottolinea che «un solo ticket di andata e ritorno sulla Milano-Torino o sulla Torino-Aosta costa come un intero anno di percorrenza sulle autostrade svizzere, mentre in Germania sono gratis». Spiace dirlo, ma sulle autostrade non si è cambiato verso.

—© Riproduzione riservata—