

# Bocciatura Ue alle concessioni eterne (16 mld) che Lupi aveva regalato alle società autostradali

Oldani a pag. 10

TORRE DI CONTROLLO

## Bocciate dall'Ue le concessioni eterne che l'ex ministro Lupi aveva assicurato alle autostrade: in fumo un regalo di 16 miliardi

DI TINO OLDANI

L'Unione europea avrà tanti difetti, ma, a conti fatti, è l'unico baluardo che sia rimasto agli utenti onesti di fronte a certe prepotenze nazionali. Esempio, sotto questo profilo, il caso delle concessioni autostradali, prolungate per 20-30 anni dal decreto Sblocca Italia del 2014 (articolo 5), a totale vantaggio delle società concessionarie: una decisione sbagliata (per molti, «un regalo, o peggio, un'autentica porcata»), tenacemente difesa dall'allora ministro delle Infrastrutture, **Maurizio Lupi**, nonostante le severe bocciature espresse sia da **Giovanni Pitruzzella** (Antitrust), che da **Raffaele Cantone** (Anticorruzione). La questione è così finita davanti alla Commissione Ue, che con una direttiva pubblicata di recente (numero 23/2014) ha bocciato in via definitiva le concessioni autostradali a babbo morto, imponendo l'adozione di nuove regole nel rapporto tra lo Stato e le società concessionarie.

La nuova direttiva europea, di cui dà notizia in anteprima l'economista **Giorgio Ragazzi** sul sito *lavoce.info*, è volta a coordinare le disposizioni legislative e amministrative dei 28 Stati membri dell'Ue sui criteri di aggiudicazione dei contratti di concessione. Le novità introdotte sono numerose, e, nel loro insieme, bocciano su tutta la linea l'articolo 5 del decreto Sblocca Italia, tanto caro all'ex ministro **Lupi**. Il cambiamento più rilevante riguarda proprio la durata delle concessioni, che, di norma, dovrebbero essere limitate nel tempo, per non ostacolare la concorrenza. Per l'Unione europea, la durata ideale delle concessioni autostradali dovrebbe essere di cinque anni, limite superabile soltanto quando sia effettivamente

dimostrato che il concessionario ha bisogno di più tempo per recuperare gli investimenti effettivamente compiuti, comunque per un periodo limitato.

Trovano così una piena conferma le critiche sollevate alcuni mesi fa sia dall'Antitrust (Pitruzzella), che dall'Anticorruzione (Cantone). Non solo. Indicando in cinque anni il limite massimo di una concessione, la nuova direttiva Ue demolisce dalle fondamenta alcuni «regali» clamorosi contenuti nello Sblocca Italia, primo fra tutti quello alla società dell'Autobrennero, un'autostrada considerata matura, quindi senza la necessità di nuovi investimenti, per la quale veniva ipotizzata una proroga di addirittura 31 anni. Secondo i calcoli dell'economista Ragazzi, che ha lavorato per anni alla Banca Mondiale, l'Autobrennero avrebbe ottenuto da tale proroga un mol (margine operativo lordo) aggiuntivo pari a 4 miliardi 743 milioni. Un bottino, questo, destinato ad andare in fumo, in quanto la concessione dovrà essere rimessa a gara per una durata limitata a cinque anni, in modo da poterla riaprire periodicamente alla concorrenza, e ottenere così condizioni più favorevoli per gli utenti.

A difesa del proprio operato, l'ex ministro Lupi disse più volte che la proroga delle concessioni, a fronte di semplici accorpamenti di tratte già in esercizio, avrebbe consentito di evitare gli aumenti periodici delle tariffe autostradali, confermando i piani di investimenti. L'economista Ragazzi aveva tuttavia calcolato che le società autostradali interessate allo Sblocca Italia avrebbero incassato 16 miliardi di euro grazie alle proroghe, a fronte di appena 11 miliardi di investimenti promessi per lo stesso periodo. Dunque, un guadagno netto di 5 miliardi, destinato probabilmente ad aumentare, visto che in passato gli

investimenti promessi dalle società concessionarie si sono materializzati solo in minima parte.

Il guadagno maggiore, per Ragazzi, sarebbe stato in capo al gruppo Gaviò, che dalla proroga delle concessioni di cinque autostrade (Torino-Piacenza, Torino-Milano, Autostrada dei fiori, Salt ligure toscana, Sav) avrebbe ottenuto un mol aggiuntivo di 9 miliardi 644 milioni. Per la sola Torino-Piacenza, la cui concessione scade nel 2017, tratta che non richiede nuovi investimenti, il gruppo Gaviò avrebbe ottenuto una proroga di 26 anni, con un mol aggiuntivo di 2,5 miliardi. Benefici analoghi (tra 2,2 e 2,6 miliardi) sarebbero scattati per la Torino-Milano e per la Salt ligure toscana (con proroghe di 17 e 24 anni rispettivamente), mentre la proroga di 22 anni dell'Autostrada dei fiori avrebbe fruttato 1,7 miliardi. Un Bengodi a cui il gruppo Gaviò deve ora dire addio.

La nuova direttiva Ue prevede inoltre che lo Stato possa riappropriarsi dell'infrastruttura a fine concessione, affidandola in gestione a una società pubblica, anche senza gara. «Sarebbe la soluzione preferibile», commenta Ragazzi, «perché eliminerebbe finalmente la rendita su queste concessioni, o almeno farebbe affluire alle casse pubbliche – e non ai privati – i ricchi profitti che se ne ricavano». La tesi dell'economista è che le concessionarie autostradali svolgono in Italia un'attività priva di rischio industriale: per legge, hanno un rendimento assicurato del 9-10 per cento sul capitale investito. E poiché gli azionisti delle autostrade hanno fatto un uso sistematico dei finanziamenti bancari, con debiti pagati dalle tariffe, senza mai versare capitali propri, se non irridenti, «non si vede alcun motivo che giustifichi la perpetuazione di tali rendite a loro favore». Tesi che la Commissione Ue ha mostrato di condividere in pieno. *Chapeau!*