

Autostrade, regali di Stato a Trentino e gruppo Benetton

La proroga di quattro anni della concessione per Aspi vale ben 17 miliardi, quella di 30 anni per l'Autobrennero 8 miliardi. Il prezioso alleato dei dem, la Volkspartei, ringrazia Delrio

I **MARTINI**
A PAG. 15

» DANIELE MARTINI

L Natale si avvicina e siamo tutti più buoni. Il pio e cattolico ministro dei Trasporti Graziano Delrio è buono tra i buoni. Soprattutto con i concessionari autostradali. Per Autostrade per l'Italia-Aspi della famiglia Benetton, il colosso che gestisce l'Autostrada del Sole e una rete di oltre mille chilometri da Nord a Sud, il ministro sta confezionando un regalo super: 4 anni da aggiungere alla già lunghissima concessione che sarebbe dovuta scadere nel 2038. Più un "valore di subentro", una specie di buonuscita autostradale stellare del valore di 5 miliardi e 700 milioni di euro, non previsto nel contratto originario di concessione. Proprio ieri il buon Delrio ha chiuso un altro pacco dono autostradale, questa volta per gli amici del Südtiroler Volkspartei, i cui voti a Roma sono molto utili al Pd e al governo Gentiloni. Ha consentito alle province autonome di Trento e Bolzano e alla regione Trentino-Alto Adige di gestire fino al 2048 la A22 Autobrennero, con annesso un guadagno di circa 8 miliardi prima delle tasse. In cambio ha finto di pretendere qualcosa: i 650 milioni di euro che trentini e bolzanini han-

SOTTO L'ALBERO Delrio sta preparando il dono di Natale ad Autostrade per l'Italia: concessione allungata di 4 anni e "buonuscita" di 5,7 miliardi se lo Stato si riprenderà le sue strade nel 2042

Miliardi a Benetton e Volkspartei

I regali ai signori delle autostrade

no confiscato in banca per 20 anni nonostante per legge dovessero versarli allo Stato. **I QUATTRO ANNI** di proroga regalati ai Benetton valgono circa 17 miliardi di ricavi netti considerato che dal 2039 al 2042, secondo le stime ufficiali, gli introiti ai caselli Aspi saranno crescenti, da un minimo di 4 miliardi di euro nel 2039 fino a 4,5 nel 2042. Il valore di subentro, invece, imporrà allo Stato di sborsare quasi 6 miliardi se, nel 2042, intenderà riprendersi le sue autostrade. Sommache, in alternativa, dovrà pagare il privato che vorrà prendere il posto dei Benetton. Due ipotesi nel concreto quasi impraticabili perché la cifra da versare è così elevata che i Benetton possono stare tranquilli. Di fatto Delrio sta lavorando per loro.

I Benetton non si limitano a prendere, qualcosina in cambio danno allo Stato, ma di valore più modesto: costruiranno un nuovo sistema autostradale intorno a Genova, la cosiddetta Gronda, e in più effettueranno una sfarinata di interventi. Il tutto per circa 8 miliardi di euro, così ripartiti: 4,3 miliardi per la Gronda, il resto per una serie di ampliamenti da due a tre corsie o da tre a quattro su tracciati esistenti. Da due a tre corsie sulla A11 tra Firenze e Pistoia, sulla A1 a Incisa Valdarno, sulla A13 tra Ferrara e Bologna e tra Padova e Monselice e infine sulla A12 a Santa Marinella-Torrimpietra. Da tre a quattro corsie sulla diramazione A14 tra Ravenna e Bologna San Lazzaro e sulla A1 tra Milano Sud e Lodi. In totale 153 chilometri di nuovo asfalto.

L'operazione regalone di Natale è in una fase avanzata e il ministro fa sapere al *Fatto* che "tutto avviene all'interno delle regole europee". Il capo dipartimento per le Infra-

strutture del ministero, la consigliera Elisa Grande, ha già trasmesso gli atti al Dipartimento per le Politiche europee della Presidenza del Consiglio che a sua volta ha girato il tutto per l'approvazione finale alla Commissione europea. Il presupposto su cui è incardinato lo scambio ineguale Stato-Benetton è un allegato di 22 pagine intitolato "Metodologia di calcolo del credito tariffario, proroga della Concessione e valore di subentro". Documento che *Il Fatto* ha potuto consultare. Tradotto: il testo stabilisce prima di tutto che per remunerare gli investimenti sostenuti da Autostrade per la Gronda di Genova e le terze e quarte corsie è ritenuto improponibile il ricorso all'aumento delle tariffe, cioè i pedaggi. Da qui al 2038 gli aumenti sarebbero stati corposi, con punte del 5 per cento in alcuni anni. Troppo evidenti i rischi di contestazione che ne sarebbero derivati, più che sicure le proteste degli automobilisti. Per evitarli è stato fissato un calmier, una tariffa "predefinita" con aumenti del 2,5 fino al 2038. Per gli automobilisti è un vantaggio solo apparente, perché lo "sconto" al casello dovranno colmare in seguito con gli interessi, compresa la buonuscita dei Benetton.

IL DOCUMENTO del ministero stabilisce che "la perdita di ricavi conseguente alle minori tariffe determina dei valori non remunerati definiti 'crediti figurativi (tariffari)' che sono soggetti a capitalizzazione con applicazione di un Wacc specificatamente indicato". Wacc sta per *Weighted Average Cost of Capital*, costo medio ponderato del capitale. A pagina 9 viene calcolato il Wacc per il periodo della concessione dal 2018 al 2038 e

vengono usati i parametri stabiliti da apposite delibere Cipe-Comitato interministeriale di programmazione economica. Il tasso è fissato al 5,60 per cento in linea con le attuali condizioni di mercato. A pagina 16 e 17 viene determinato però un secondo Wacc, diverso dal precedente e molto più elevato, 7,95 per cento fisso, valido "per tutta la durata della concessione", fino al 2042. Per la determinazione del secondo supertasso il documento del ministero non cita alcuna fonte regolatoria: sembra una specie di tasso di fantasia, un vestitino su misura per concedere ai Benetton lo strabiliante valore di subentro. Si fa fatica a capire per quale motivo per costruire la Gronda di Genova lo Stato non ricorra a sistemi meno penalizzanti per la finanza pubblica. Per esempio emettendo Btp-Buoni Poliennali del Tesoro per il cui rimborso nel 2038 sarebbero sufficienti i ricavi ai caselli di appena un paio di 4 anni della

proroga