

Ma serviranno quarant'anni per ripagare una nazionalizzazione

VALENTINA CONTE, ROMA

Lo Stato ci metterebbe quarant'anni a ripagare i soldi ad Autostrade per l'Italia, se revocasse alla società della galassia Benetton la concessione su 3 mila chilometri di autostrade italiane. Tanti soldi. Una cifra stratosferica: tra 15,8 e 18,2 miliardi, calcola la Fillea Cgil. Si tratta del lucro cessante, ovvero i mancati incassi dei pedaggi da qui a 20 o a 24 anni - il termine della concessione - al netto di una serie di voci: costi, oneri, investimenti, imposte. E sottratta anche la penale che lo Stato può caricare sui conti del concessionario, pari al 10% della somma così calcolata. Penale che può essere aumentata, considerato pure il "maggior danno" subito.

Lo prevede una postilla contenuta nell'articolo 9 della convenzione unica del 2007, su cui il governo conta parecchio. La penale arricchita del maggior danno, vista l'immane tragedia di Genova e l'alto costo in vite umane, potrebbe essere così massiccia da annullare del tutto il dovuto ad Autostrade, fissato in modo inequivocabile dal generoso contratto firmato con lo Stato undici anni fa. Ad oggi però nessuno è in grado di dire se Palazzo Chigi riuscirà a sfilarsi, come pure crede, dal ginepraio di norme che lo obbligano ad erogare il valore di subentro al suo concessionario. Può essere utile dunque fare quattro conti. E tenere presente che in gioco ci sono anche posti di lavoro.

«Almeno 3 mila sarebbero a rischio con la revoca, tra diretti di Autostrade e indiretti di Pavimental», mette subito in

chiaro Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil. «Ma il tema qui non è solo la salvaguardia dei lavoratori. Qualunque soluzione verrà individuata, dalla rinazionalizzazione alla nuova gara, contiamo che siano tutelate tutte le professionalità e soprattutto il flusso degli investimenti, necessari a garantire il lavoro del futuro». Il sindacato guidato dalla Camusso teme una liberalizzazione selvaggia del settore, uno spezzatino della rete che finisca per favorire le piccole ditte dei subappalti. Una concorrenza al ribasso, insomma. Con tutte le conseguenze nefaste del caso, a partire dalla sicurezza. «Ve la immaginate una situazione per cui ogni cento chilometri dell'autostrada del Sole c'è una ditta diversa che fa manutenzione con pochi dipendenti e magari risparmia sui materiali?», osserva ancora Genovesi. Senza considerare il tema della gara. «Non è detto che vincano aziende italiane. Ma i big tedeschi o cinesi che hanno le stesse economie di scala di Autostrade avrebbero anche lo stesso interesse nella Gronda o nella Pedemontana?». Torniamo ai numeri. I ricavi annuali di Autostrade - depurati dagli introiti non pertinenti alla concessione (come le entrate di Autogrill, pubblicità, progettazione e altro) - ammontano a 3 miliardi, calcola Fillea Cgil. Si tratta dei pedaggi che gli italiani pagano ai caselli. A questa cifra vanno sottratti tutta una serie di costi pari a 2,2 miliardi, tra cui la manutenzione ordinaria e straordinaria, l'ampliamento delle opere esistenti, il cofinanziamento delle grandi

opere. La differenza tra i due numeri - 785 milioni - è quanto Autostrade potrebbe reclamare dallo Stato per ogni anno di mancata concessione. Vent'anni, se si considera l'età di scadenza il 2038. Ventiquattro, se invece si punta sul 2042. Come mai ballano quattro anni? Il governo Renzi, alla fine del 2014, vara lo Sbocca-Italia, firmato dal ministro Lupi con la norma per cui, in cambio di nuovi investimenti, le concessioni autostradali possono essere allungate. Nel caso di Autostrade si prevede di passare dal 2038 al 2042, senza però dettagliare gli investimenti. Il successivo codice degli appalti varato nel 2016 dal ministro Delrio, ancora governo Renzi, fa però saltare la norma. Rimedia sempre Delrio, nel successivo esecutivo Gentiloni, allungando al 2042 la concessione ad Autostrade, in cambio della Gronda di Genova e subordinando l'accordo al via libera europeo, poi arrivato poco prima delle elezioni del 4 marzo.

Nei calcoli Cgil i due scenari di scadenza della concessione sono tenuti entrambi vivi. Sarà solo la querelle legale a indicare quale considerare. In ogni caso, con la revoca lo Stato andrebbe a guadagnare 435 milioni all'anno, nell'ipotesi che tenga invariati pedaggi, investimenti, manutenzioni. E dunque ripagherebbe Autostrade in 36-42 anni. Il tutto senza considerare il debito della concessionaria: 1,3 miliardi. Non tutto passerebbe ad Anas. Ma nessuno sa quanta parte è davvero inerente alle autostrade italiane. E quanto ad altre concessioni estere. In ogni caso, un salasso.



I conti di autostrade

		QUANTO COSTA ALLO STATO LA REVOCA AD AUTOSTRADE	QUANTI ANNI CI METTE LO STATO A RECUPERARE L'ESBORSO
Ricavi annui	pedaggi	3 MILIARDI	3 MILIARDI
Costi annui	manutenzione ordinaria	310 MILIONI	310 MILIONI
	manutenzione straordinaria, ampliamento opere esistenti, cofinanziamento grandi opere	1,3 MILIARDI	1,3 MILIARDI
	costi operativi e organizzativi: subentro Anas, clausola sociale Pavimental, acquisto e manutenzione mezzi	175 MILIONI	175 MILIONI
	mancato incasso da concessioni per lo Stato e mancate entrate da sovrapprezzo per Anas	430 MILIONI	430 MILIONI
	minori tasse		350 MILIONI
	marginie (ricavi- costi)	785 MILIONI	435 MILIONI
	moltiplicato per 20 anni mancanti al 2038 (inclusa rivalutazione)*	15,8 MILIARDI	36 ANNI
	moltiplicato per 24 anni mancanti al 2042 (inclusa rivalutazione)*	18,2 MILIARDI	42 ANNI



Mancati incassi e investimenti da garantire
L'allarme della Cgil
"A rischio 3 mila posti di lavoro"

* a seconda dell'anno che si considera come fine della concessione

