

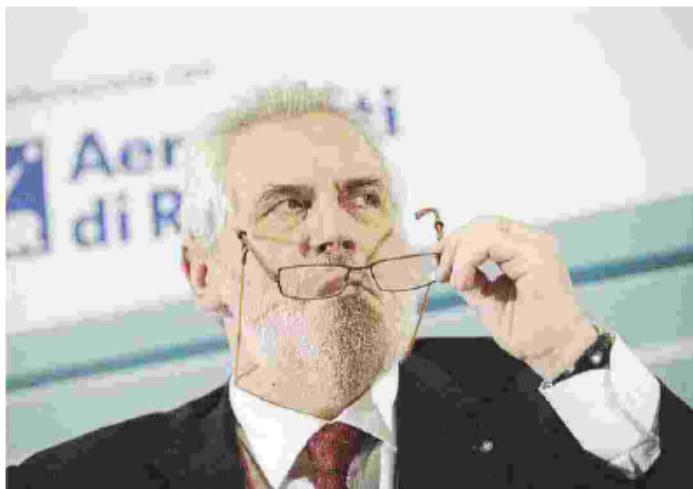
**IN GRAN SEGRETO** I giudici contabili vogliono sapere perché “per anni il ministero non ha pubblicato i contratti con i gestori”. Mancano anche i “dettagli economico-finanziari”

# Autostrade, la Corte dei conti indaga sulle concessioni d'oro

» DANIELE MARTINI

**D**opo decenni di imbarazzante sudditanza nei confronti dei signori delle autostrade, lo Stato italiano batte un colpo a favore dei cittadini e degli automobilisti e finalmente abbandona la posizione genuflessa. La Corte dei conti ha avviato un'indagine sullo stato delle concessioni autostradali coinvolgendo 17 soggetti, dalla Presidenza del Consiglio ai ministeri dei Trasporti e dell'Economia passando per l'Anas, l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), l'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone e infine l'Aiscat, l'Associazione italiana delle società concessionarie di autostrade e trafori, il *sancta sanctorum* della lobby autostradale presieduta da Fabrizio Palenzona che raggruppa 25 gestori di quasi 7 mila chilometri di asfalto, a cominciare dai giganti Benetton che con Autostrade per l'Italia hanno circa 3 mila chilometri. Le domande inviate dal magistrato istruttore Antonio Mezzera toccano i punti nevralgici e oscuri di quella che è diventata la nuova foresta pietrificata nazionale: piani finanziari, tariffe, lavori, investimenti.

**UNO DEGLI OBIETTIVI** dell'indagine è quello di capire per quale motivo intorno alla foresta autostradale sia stato sparso tanto fumo. Scrive il magistrato: “Si chiede di riferire il motivo per cui per anni non si sono pubblicati gli atti delle concessioni sul sito ministe-



**Manager di peso** Fabrizio Palenzona, capo della lobby delle autostrade *LaPresse*

riale. Ciò è tanto più sorprendente in quanto la maggior parte delle concessionarie è quotata in Borsa, ove la trasparenza e l'informazione al mercato sono d'obbligo". Il 2 febbraio, a un mese dalle elezioni, il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, ha provveduto per la verità a pubblicare quegli atti. Ma in una forma censurata e purgata, priva dei contenuti economico-finanziari essenziali. “All'atto di ricognizione della Corte non risultano alcuni allegati fondamentali”, ammonisce il magistrato con-

## Guadagni facili

“In 20 anni i ricavi sono più che raddoppiati. I pedaggi sono cresciuti più del livello generale dei prezzi”

tabile che chiede agli interessati di coprire la lacuna. Tra le carte pubblicate dal ministro manca soprattutto la parte che si riferisce ai criteri per la remunerazione del capitale investito dalle concessionarie per la costruzione di nuove opere o per il loro adeguamento. Quello che in termini tecnici viene chiamato il Wacc, *Weighted average cost of capital*. Per la verità *Il Fatto* è riuscito ad avere quegli allegati e li ha pubblicati alcune settimane fa, ma è ovvio che la Corte dei conti li pretenda in via ufficiale dai diretti interessati.

Le cifre in ballo sono gigantesche e il Wacc gioca un ruolo fondamentale. Un solo esempio: la Gronda di Genova, il futuro sistema autostradale pensato per snellire il traffico alle spalle della città, il costo della grande opera è stimato in 4,5 miliardi di euro e grazie soprattutto al Wacc i Benetton

che la costruiranno e gestiranno con Autostrade per l'Italia verranno ripagati con la bellezza di 23 miliardi. La Banca d'Italia ha calcolato in uno studio citato dal magistrato che “il settore autostradale si caratterizza per un'elevata e stabile redditività... l'utile operativo è in media pari al 20 per cento con punte prossime al 40 per cento per le maggiori concessionarie”. Le tariffe fanno la loro parte: “Negli ultimi venti anni i ricavi delle concessionarie sono più che raddoppiati... e l'aumento è da attribuire alla dinamica delle tariffe unitarie, cresciute più del livello generale dei prezzi”. Il settore è regolato da sei regimi tariffari differenti e anche questo non giova alla trasparenza e alla chiarezza.

**NEL BUIO** generale ha preso il sopravvento “il ruolo di negoziazione tra concedente e concessionaria”, cioè una specie di mercato in cui vincono i lobbisti più svelti. Il risultato è un mondo capovolto in cui lo Stato proprietario fa la figura del parente povero nei confronti dei concessionari ai quali ha ceduto quasi sempre senza garabeni che generano rendite da nababbi. È presto per dire a quale risultato potrà arrivare l'opera di disboscamento avviata, l'indagine durerà un anno e si concluderà con una relazione finale. Dal momento che apprendere l'iniziativa è la magistratura contabile non è escluso che possano emergere profili di danno erariale, cioè che qualcuno possa essere chiamato a mettersi le mani in tasca per ripagare il malto allo Stato.