

REGOLE INFALLIBILI Mai dichiarare quanto hai investito, chiedi sempre una proroga della concessione e un maxi-indennizzo per far subentrare altri

Autostrade, la garanzia di arricchirsi a spese nostre

» **GIORGIO RAGAZZI**

ta scritto che a fine concessione dovrai devolvere l'autostrada gratuitamente allo Stato, ma tu impegnati affinché ciò mai non avvenga e segui gli esempi di tuoi colleghi che sono riusciti a ottenere una proroga dopo l'altra. Quando si avvicina la scadenza, verifica se nella tua concessione originaria (ottenuta senza gara, ma chi ha mai fatto una gara in Italia?) si menzioni, oltre alla tua autostrada, qualche altro tronco, anche se al tempo non approvato né progettato né valutato. Se sei così fortunato, proclama l'urgente necessità di costruirlo e potrai così giustificare, per finanziario, un'altra bella proroga della concessione. Per evitare il rischio che analisi costi-benefici dimostrino la scarsa utilità di questo nuovo tronco, convinci il ministro a farne a meno assicurandogli che lo finanzierai tutto tu (con i profitti della proroga non avrai problemi).

RICORDATI DI USARE carota e bastone: una schiera di avvocati pronti a ogni ricorso, come bastone, e per le carote, beh, meglio che te ne parli a voce. Cerca di tenerti come azionisti, anche di minoranza, enti pubblici locali e offri posti in consiglio ai relativi politici: ti sosterranno per il bene del "territorio". Se non hai nuovi tronchi da costruire, devi massimizzare il costo dell'indennizzo di subentro, cioè quanto dovrebbe sborsarti un nuovo concessionario per gli investimenti che hai fatto ma

non ancora ammortizzato. Per questo devi ritardare tutti gli investimenti previsti e concentrarli negli ultimi anni.

Un altro "trucco" è farti approvare un piano finanziario che scada molto oltre il termine della tua concessione. Sarai così autorizzato ad ammortizzare i tuoi investimenti ad aliquote più basse e maggiore sarà l'entità degli investimenti residui ancora da ammortizzare a fine concessione (con ammortamenti minori farai profitti maggiori). Negli anni 80 e 90 (bei tempi!) per accrescere sia le tariffe che l'indennizzo di subentro bastava rivalutare a bilancio l'autostrada e farsi riconoscere dal "regolatore" questo come maggior capitale investito. Questa festa è finita, ma a uno è riuscito il colpo ancora pochi anni fa. Un elevato indennizzo di subentro scoraggerà ogni velleità dello Stato a riprendersi l'autostrada senza rimettere in gara la concessione.

Ministero complice

I piani finanziari

sono secretati così

nessuno può verificare le condizioni

sione, e renderà più costosa la partecipazioni di altri a un'eventuale gara. A questa dovrai opporli con carote e bastoni, come minimo per ritardarla di vari anni (durante i quali continuerai la gestione in proroga incassando profitti). Se poi alla fine dovesse davvero svolgersi una gara (cose da matti) assicurati che i tuoi amici prevedano i punteggi più alti a valorizzare la tua società

e penalizzare i concorrenti.

Gli incrementi di tariffa, tuo secondo obiettivo, dipendono sia dal piano finanziario che proporrai al ministero sia dal regime tariffario che, fortunatamente, ti lasciano libero di scegliere. Ti converrà chiedere il "riequilibrio" del piano economico: potrai ottenere un bell'aggiustamento in alto delle tariffe giustificato da previsioni su andamenti futuri indipendentemente dal capitale investito in passato.

NELL'AGGIORNAMENTO periodico del piano finanziario metti previsioni di traffico pessimistiche, tanto nessuno si ricorderà di recuperare l'eventuale maggior traffico al piano successivo. Incorpora un tasso di remunerazione del capitale molto elevato, giustificandolo con i grossi rischi che si correrebbero nel settore (ma resta sul generico). Evita che si parli di stimare quanto capitale tu abbia effettivamente investito: qualche ministro potrebbe pensare di cambiare sistema e collegare le tariffe al capitale investito e allora sarebbero guai! A proposito di questi economisti, rallegrati che la tua categoria riesca a tagliarli fuori dalla grande stampa, non rispondere a loro articoli provocatori e non partecipare mai a convegni accademici.

Per ottenere incrementi di tariffa un altro modo è proporre nuovi investimenti (corsie, caselli, allacciamenti ecc.) e convincere i funzionari amici che sono utili per migliorare il servizio ma che non genereranno incrementi di traffico e di ricavi e che pertanto i costi ti debbano essere

interamente ripagati con l'aumento dei pedaggi. Chi mai verificherà *ex post* l'incremento del traffico indotto da una nuova corsia? Se per caso trovassi qualche funzionario recalcitrante, fai presente che se non accettano le tue previsioni l'investimento non si farà. Cerca anche di far passare qualche manutenzione come investimento per scaricarne il costo sui pedaggi. Cura in modo particolare il rapporto con i funzionari preposti ai piani finanziari: sono i soli in grado di capirli, se loro li approvano poi la convalida da parte del ministro o del Cipe è scontata. Essendo secretati, non vi sarà neanche il pericolo di critiche da parte dei soliti economisti molesti.

IL CONTINUO AUMENTO dei pedaggi, soprattutto in anni senza inflazione, è d'imbarazzo per il ministro in carica. Si cerca di aggirare la rabbia degli utenti introducendo gli aumenti il primo gennaio, quando tutti sono assonnati per il veglione. Ma aspettati che il ministro ti chieda di ridurre gli incrementi cui avresti diritto in base al piano finanziario. Sii comprensivo e pronto ad ubbidire alle richieste del tuo concedente, ma sii fermo nel richiedere l'impegno a compensarti aumentando l'indennizzo di subentro o prorogando la concessione. La proroga non è percepita dagli ignari utenti come un aggravio. C'è quindi ampio spazio per accordi tra concessionarie e chi gestisce il potere politico: in questo settore si può davvero avere un pasto gratis. L'unico trascurabile fastidio è la denuncia dei soliti quattro economisti, cui basta non venga dato risalto.