

Autostrade, la finta trasparenza: nasconde i numeri su Genova

■ Per la prima volta la società dei Benetton decide di divulgare gli accordi "segreti". Ma omette quelli cruciali. Il ministero li sbugiarda e pubblica tutto

◦ MARTINI, MILOSA E PALOMBI
A PAG. 8



Figuraccia di Autostrade: la trasparenza è col buco

Pubblica la concessione ma senza la Gronda e i dati storici. Li svela il ministero

DOPO 20 ANNI

» DANIELE MARTINI

Bisognava che crollasse un ponte e morissero 43 persone per convincere Autostrade per l'Italia (Aspi) e i Benetton a considerare doverosa la pubblicazione dei documenti relativi alla concessione che li lega allo Stato italiano. Sommersi dal biasimo generale e sotto scacco da parte del governo che ha avviato le procedure per un'eventuale revoca del contratto, i dirigenti Aspi hanno provato a giocare d'anticipo e dopo aver diffidato in un primo tempo il governo a pubblicare gli atti della concessione, hanno improvvisamente deciso di rendere di dominio pubblico le carte tenute segrete per decenni con scrupolo maniacale. Ma non tutte: fino all'ultimo hanno provato

a conservare una zona grigia preservandola dalla pubblicazione e c'è voluto l'intervento del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, perché gli atti fossero tutti quanti finalmente desecretati. Da ieri sono online tutti gli atti con i 25 concessionari autostradali.

PERRENDERSI conto di quanto lontano fosse per i dirigenti della società Benetton l'obiettivo della vera trasparenza sul rapporto concessorio, basta guardare il frontespizio di ciò che hanno reso pubblico. Gli atti aggiuntivi messi sul sito, quelli che regolano nel concreto il rapporto di concessione, sono solo quelli vigenti. Che dicono molto, ma non tutto e in particolare non aiutano a capire come sia cambiato nel tempo e come sia di nuovo in procinto di cambiare il contenuto della concessione. Mancala serie storica degli atti (per esempio il piano finanziario del 2007) e mancano pure gli atti trasmessi alcuni mesi fa dal governo italiano all'Euro-

pa per la Gronda di Genova, grande opera che oggi è il cuore vero del business autostradale Benetton alla quale è legata pure la durata della concessione. Stando ai documenti pubblicati da Aspi, la fine della concessione sarebbe nel 2038, mentre ormai molti sanno che non è così perché il precedente ministro dei Trasporti Graziano Delrio aveva concordato con i Benetton una nuova scadenza nel 2042 e inoltrato il tutto all'Unione europea sollecitando il suo assenso all'operazione.

Tanto per fare un altro esempio molto concreto, dai documenti resi pubblici da Autostrade per l'Italia non si può capire perché i costi della stessa Gronda siano lievitati così tanto e così in fretta dal 2007 al 2018, da 1,8 miliardi di euro iniziali a 3,1 e infine a 4,3. Il costo di 1,8 miliardi di euro era quello comunicato a suo tempo da Autostrade per l'Italia e inserito nella parte della convenzione 2007 non pubblicata. Il costo di 3,1 miliardi è

quello indicato dall'allegato K appena pubblicato, mentre infine il costo di 4,3 miliardi è quello contenuto in altri atti aggiuntivi che restano ufficialmente segreti, anche se sono stati pubblicati alcuni mesi fa dal *Fatto Quotidiano*.

Sulla base della documentazione consegnata dal passato governo all'Europa, Autostrade dovrebbe costruire la Gronda ed effettuare inoltre un'altra serie di interventi minori sfarinati per l'Italia per un valore di meno di 8 miliardi di

euro. In cambio sta ottenendo il prolungamento della concessione e un diritto di subentro della bellezza di 6 miliardi di euro. Cioè, nel 2042, chiunque, Stato o privato, volesse prendere il posto di Autostrade nella gestione dei 3 mila chilometri della rete, dovrebbe sganciare ai Benetton o ai loro eredi una somma così elevata da scoraggiare qualsiasi velleità di cambiamento.

NEGLI ATTI aggiuntivi consegnati dall'Italia all'Europa c'è un cambiamento di rilievo an-

che per quel che riguarda il tasso di remunerazione dei capitali investiti dal concessionario (il Wacc, costo medio ponderato del capitale). Negli atti pubblicati, quel tasso è fissato al 6,85 per cento dopo le tasse (10,2 lordo), negli atti a base della concessione futura quel valore sale al 7,98 per cento. Un incremento che appare ingiustificato in un periodo di tassi sostanzialmente fermi. Così come ingiustificati appaiono gli aumenti annuali al casello, superiori all'inflazione programmata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Benedetti dallo Stato I Benetton, azionisti di controllo di Autostrade, e il sito con la concessione Ansa

Una miniera d'oro
 Il capitale investito remunerato al 10,2%
 Da ieri online i testi dei 25 concessionari