

DARE, AVERE Con le generose tariffe stradali concesse dai governi, Benetton, Gavio e Toto fanno utili da sogno. Ma sborsano milioni per gli interessi sulle esposizioni con le banche

I 3 padroni delle autostrade

Al casello paghiamo i mega debiti e i dividendi

» FABIO PAVESI

Un gioco da ragazzi. Un business che viaggia con il pilota automatico. Nessuna concorrenza con i ricavi che continueranno anno su anno a crescere, grazie agli incrementi tariffari che superano costantemente l'inflazione. Basta controllare i costi e investire il meno possibile e *voilà* ecco che la redditività mostruosa e crescente è assicurata. Per i gestori autostradali, dai Benetton ai Gavio, ai Toto, quel business è una miniera d'oro. Poco rischio, tanti flussi di cassa, tali da permettersi ingenti indebitamenti. E difatti

spendono di più per gli oneri finanziari che per gli investimenti sulla rete. La fotografia di chi opera nelle concessioni autostradali li accomuna. Tutti, dai Benetton ai Gavio, a Toto, i tre grandi protagonisti del settore hanno le stesse dinamiche. Una marginalità industriale che supera ampiamente il 60%. Per Autostrade per l'Italia dei Benetton siamo al 62%. Per la Sias del gruppo Gavio che gestisce 1.200 chilometri di rete soprattutto nel Nord-Ovest del Paese il margine industriale è al 64%. E la gestione autostradale della

A24 e A25 nel centro Italia frutta alla Toto Holding profittabilità industriale che sfiora il 60%. Tutti i costi, compresi investimenti e manutenzione, valgono quindi tra i poco più di 30, massimo 40 euro, ogni 100 euro incassati dai pedaggi. Il resto è grasso che cola nelle mani dei padroni delle autostrade che li usano essenzialmente per fare due o tre cose che con la gestione e la sicurezza della rete d'asfalto c'entrano ben poco. Darsi lautissimi dividendi, pagare gli elevati interessi sul debito e magari come hanno fatto i Benetton lanciarsi in grandi shopping oltre frontiera come l'acquisto dell'aeroporto di Nizza o una quota dell'Euro-tunnel o l'assalto alla spagnola Abertis. Del resto basta sfogliare i bilanci per avere un'idea di come quella concessione ultradecennale dello Stato sia in realtà una gigantesca fortuna finanziaria che frutta rendite ingenti.

I BENETTON con la loro Autostrade hanno speso investimenti nel 2017 per la rete per soli 550 milioni su 3,5 miliardi di ricavi da pedaggio. Hanno pagato oneri di concessione per 465 milioni e remunerato i dipendenti per altri 500 milioni. Hanno speso quasi di più per pagare gli interessi sul debito *monstre* che hanno scaricato sulle spalle della società dopo l'operazione a leva con cui hanno conquistato il possesso di Autostrade. In oneri finanziari la società ha speso, nel solo 2017, 465 milioni. Sono gli interessi dovuti agli obbligazionisti e alle banche per sostenere il peso di oltre 11 mi-

liardi di debiti, quasi tre volte il fatturato e oltre 4 volte il margine lordo. Stesso copione per la Sias della famiglia Gavio. Anche qui tutti i costi operativi valgono solo 430 milioni su 1,1 miliardi di ricavi autostradali. Ogni anno oltre 100 milioni finiscono per pagare i soli interessi sul debito finanziario netto che è a livello consolidato pari a 1,3 miliardi dopo che nel 2016 era arrivato a toccare 1,6 miliardi. E che dire della famiglia Toto che dopo l'avventura non esaltante con Airone, finita tra le braccia di Alitalia, si è messo a fare il gestore di autostrade? La sua Strada dei Parchi, che gestisce la A24 e la A25, aveva nel 2016, come spiega la Relazione sull'attività di Vigilanza delle autostrade del ministero dei Trasporti, un margine industriale di ben 114 milioni su 165 milioni di ricavi da pedaggio. Ma era oberato di debiti finanziari netti per la bellezza di oltre un miliardo su un capitale di soli 52 milioni. Un debito colossale tanto da spendere oltre 50 milioni l'anno solo in interessi. Di fatto, oltre un terzo dei ricavi finiscono più per pagare i debiti che per far funzionare la sua autostrada. Gli investimenti complessivi sono stati di soli 17 milioni nel 2016 e di 36 milioni nel 2015. Poca roba, molto meno degli oneri sul debito.

Ma ristorare legittimamente i creditori non è l'unico pensiero in cima ai signori delle Autostrade. Ci sono i ricchissimi utili da distribuire. La sola Atlantia, la holding che possiede Autostrade e che opera anche nel settore aeroportuale

con Adr, ha sfornato tra il 2013 e il 2017 la bellezza di 4,4 miliardi di utili, distribuendo ai soci, *in primis* la famiglia Benetton, tra accounti e saldi la bellezza di 3,7 miliardi. Oltre l'80% dei profitti è finito nelle tasche degli azionisti. Mentre la Sias dei Gavio ha distribuito il 34% dei 238,3 milioni di utili, ossia 80 milioni. Un po' meno degli anni passati, quando la cifra era circa la metà degli utili. Toto, invece, ha chiuso l'ultimo bilancio disponibile (2016) in perdita. Davvero un business ghiotto quello della gestione della rete autostradale. Utili a gogo e grassi dividendi assicurati per tutti i gli anni cui le concessioni consentono di operare. E allora conviene rileggersi quanto disse il capo della struttura di analisi economica di Banca d'Italia, Paolo Sestito, nella sua audizione alla Camera sull'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali: "La dinamica effettiva delle tariffe ha superato quella dell'inflazione e consentito livelli elevati di redditività ai concessionari. Le misure adottate per stimolare nuovi investimenti hanno avuto esiti limitati. Tra il 2008 e il 2013 gli investimenti delle concessionarie sono rimasti stabili e non hanno seguito il profilo crescente definito nei piani di sviluppo annessi alle convenzioni siglate all'inizio del quinquennio".

E ANCORA: "Il loro rilancio (degli investimenti, ndr) deve essere assicurato attraverso misure che tutelino la concorrenza, garantendo l'individuazione del miglior offerente e la selezione delle opere in base a trasparenti analisi dei

loro costi è benefico sociali". Il quadro, tariffe crescentie investimenti non adeguati, è solo peggiorato. E quel business d'oro ha continuato a prosperare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROTAGONISTI



GILBERTO BENETTON
Tramite la holding Atlantia controlla Autostrade per l'Italia



BENIAMINO GAVIO
Il suo gruppo gestisce 1.400 km di rete autostradale nel Nord Italia



CARLO TOTO
La Toto holding ha in concessione la A24 e la A25, tra Lazio e Abruzzo



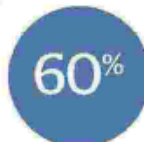
Miliardo
L'enorme debito del gruppo Toto, su un capitale di 52 milioni. Ogni anno ne spende 50 per gli interessi. Per gli investimenti appena 17



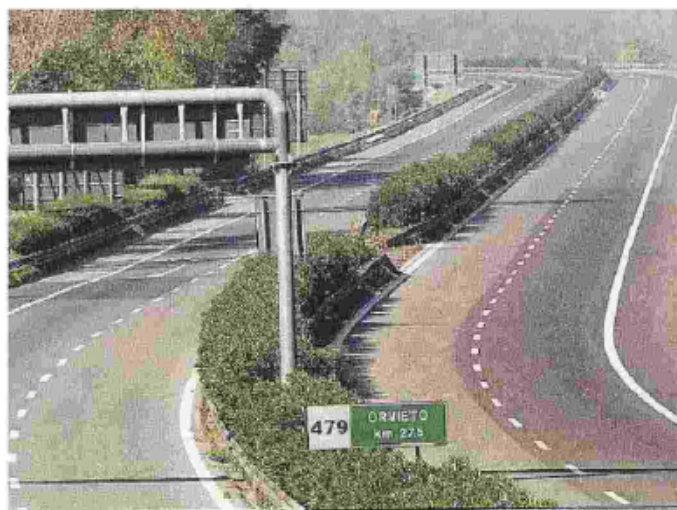
Asfalto d'oro Nella foto: Pietro Lunardi, Gian Maria Gros Pietro, Silvio Berlusconi, Gilberto Benetton e Vito Gamberale *LaPresse*



Milioni
Quanto pagano i Benetton, di interessi, sull'enorme debito di 11 miliardi. Nel 2017 hanno investito nella rete solo 550 milioni



Margine
la marginalità industriale dei tre signori delle strade supera il 60%. Tutto grasso che cola, senza rischi di mercato, nelle mani dei concessionari



Uno sguardo ai bilanci

L'enorme flusso di cassa, garantito dai ricchi pedaggi, viene usato solo in minima parte per gli investimenti sulla rete