

	testata/publication	Frequenza/distributions	settimanale			
17-mar-08	Corriere Economia	Pagina/page	8			

Caselli e pedaggi Dal 2009 scadono i primi contratti di gestione affidati ai privati. La società guidata da Ciucci si troverà a operare su due fro

Anas fuori strada. Stop Ue e concession i a rischio

Bruxelles verso la procedura d'infrazione per i finanziamenti statali. La spa pubblica opera in conflitto di interesse. Modello da rifare

DI MASSIMO MUCCHETTI

L'11 febbraio 2008 il direttore generale dei Trasporti, Matthias Ruete, ha scritto al governo italiano per chiedere quali iniziative abbia preso affinché il sovrapprezzo generale di 75 centesimi ogni 100 km, introdotto nelle tariffe autostradali con la legge Finanziaria 2007 a favore dell'Anas, serva davvero e soltanto a coprire investimenti e manutenzione degli accessi alla rete a pedaggio e non a finanziare l'Anas in generale. In mancanza di risposte convincenti, i Commissari Jacques Barrot (Trasporti) e Andris Piebalgs (Energia), referenti istituzionali di Ruete, proporranno (e quasi certamente otterranno) l'apertura di una procedura d'infrazione contro l'Italia.

L'iniziativa di Bruxelles non è la fine del mondo. Il sovrapprezzo contestato genera 200 milioni di euro l'anno: un quarto del fatturato dell'Anas, non più del 5-6% di quello delle concessionarie, per le quali sarebbe comunque una partita di giro: con una mano incassano al casello e con l'altra restituiscono al beneficiario. Sono le ragioni della Commissione ad avere rilievo, perché alzano il velo sulle contraddizioni del sistema autostradale italia-

no, il più naturale dei modelli, resistente anche al ciclone Di Pietro, il ministro delle Infrastrutture che pure ha avuto il merito di rompere le collusioni tra Anas e concessionarie.

La Commissione, dunque, avanza il dubbio che quei 200 milioni servano a finanziare la rete stradale non a pedaggio gestita da Anas Spa. Se l'Anas fosse ancora un ente pubblico, il prelievo tariffario sarebbe considerato un'imposta indiretta, ma Anas è una società per azioni che opera sul mercato delle concessioni e come tale non può chiedere al governo di finanziarla usando, per colmo della beffa, le altre concessionarie. Non si tratta, come pure si potrebbe pensare, di sofismi. Sono in gioco corposi interessi e scelte politiche di fondo. L'Aiscat, l'Associazione delle concessionarie, era scesa in campo già alla fine del 2006 per censurare le ambiguità dell'Anas, al tempo stesso ente concedente per l'intero settore e concessionaria di alcune arterie, socio di altre concessionarie e infine partner delle Regioni nei nuovi soggetti concedenti e gestori regionali. Sotto l'impulso del presidente, Fabrizio Palenzona, un personaggio che riunisce in sé le esperienze di politico, di rappresentante imprenditoriale dell'autotrasporto, di banchiere e di investitore in infrastrutture (tramite la Fondazione Crt di cui è espressione), l'Aiscat reclamava la costituzione di un'Autorità di controllo indipendente che si frapponesse tra concedente e concessionari.



Autostrade
nella foto grande
il presidente
dell'Aiscat,
Fabrizio
Palenzona.
In alto a sinistra
il presidente
dell'Anas, Pietro
Ciucci. A destra
il ministro delle
Infrastrutture,
Antonio Di Pietro

La proposta non è stata accolta dal governo. L'interesse pubblico, del resto, è già rappresentato dal concedente che detta le finalità e le caratteristiche dell'opera pubblica in concessione e ne verifica l'osservanza. E però la proposta dell'Aiscat, ribadita da Palenzona anche il 9 marzo al convegno di Venezia dei concessionari europei con la benedizione del vicepremier uscente, Massimo D'Alema, apre questioni che l'azione di Di Pietro ha impostato ma non risolto. Certo, i con-

cessionari si scoprono riformisti perché l'Anas presieduto da Pietro Ciucci, ex direttore dell'Iri, non è più l'Anas dove loro spadroneggiavano. L'Anas azionista del Traforo del Frejus viene contestato ora, perché stringe un patto di sindacato con gli altri soci pubblici, il Comune e la Provincia di Torino, per avere maggior voce in capitolo nella gestione mentre andava benissimo quando delegava tutto al socio privato Marcellino Gavio. Allo stesso modo, ma solo adesso, si giudica po-

	testata/publication	Frequenza/distributions	settimanale	
17-mar-08	Corriere Economia	Pagina/page	8	

	Albertis	Var.% 2006	Atlantia*	Var.% 2006	Sias**
Ricavi	3.620		3.209		780
Ebitda	2.269		2.051		467
Ebit	1.485		1.642		318
Utile netto	682		680		154
Debiti finanziari netti	12.873		9.512		1.170
Capitalizzazione	13.332		11.100		2.020
Valore d'Impresa	26.205		20.612		3.190
Debito/Ebitda	5,6%		4,6%		2,5%

*Le stime sui risultati 2007 sono di Chevreaux.
**Prospetto informativo Sias, 2007

co «fair» un Anas concedente della Asti-Cuneo e al tempo stesso socio al 30% della concessionaria controllata sempre da Gavio con facoltà di pagare la partecipazione fornendo lavoro a prezzi da determinarsi. Ma ciò che conferisce un rilievo generale a questi casi specifici è il progetto Super Anas illustrato da Ciucci in Parlamento alla fine del 2007. Nel 2007 l'Anas ha registrato ricavi per 791 milioni con un margine di 137. Tra 10 anni, nel 2018, il Super Anas dovrebbe avere ricavi per 3 miliardi di euro con un Ebitda di 2. Ma il piano finanziario è a 45 anni e si basa sull'acquisizione di nuove concessioni e sulla ritenzione delle vecchie alla scadenza. E qui è il punto.

La prima concessione a finire, già nel 2009, è quella per l'autostrada Padova-Venezia. Poi, nel 2010 toccherà alla Cisa, che secondo lo schema di rinnovo dovrebbe comunque essere prolungata al 2031. Quindi la Centropadana nel 2011, La Serenissima Brescia-Padova e le Autostrade Meridionali nel 2012. La Torino-Aosta nel 2016. La Torino-Piacenza nel 2017. Quando la concessione spira, lo Stato ricongiunge la disponibilità del bene (l'autostrada con i caselli e quant'altro) alla proprietà che gli rimaneva anche durante il periodo della concessione. E poi che cosa ne fa?

Atlantia, la maggior concessionaria italiana che è presieduta da Gian Maria Gros-Pietro ed è controllata dai Benetton, e la Sias, che è la seconda e fa parte del gruppo Gavio, ne sono viva-

mente preoccupate per i riflessi che la tendenza della mano pubblica a riappropriarsi delle autostrade può avere sul valore dei propri investimenti. È questo un problema serio, ma limitato a quanti hanno investito in questi titoli. Il problema di tutti è che la classe politica — il Super Anas è stato avviato da un ministro di centro-sinistra come Di Pietro e ha avuto il sostegno di governatori di centro-destra come Formigoni e Galan — non ha chiarito le regole e gli obiettivi.

Il Super Anas continuerà a essere ente concedente e controllante e al tempo stesso, e sempre di più, gestore di tratte a pedaggio. Chi dubita delle cosiddette muraglie cinesi che separano gli analisti dagli investitori nelle banche, deve credere alle muraglie cinesi dell'Anas? Il galateo di mercato esigerebbe che l'ente concedente e controllante fosse un soggetto di diritto pubblico direttamente dipendente dal ministero e l'Anas spa facesse, se così decide il governo, il gestore alla pari con i privati e rispondesse al suo consiglio di amministrazione. Se ci si arrivasse, magari prima del 2009, allora la mano pubblica potrebbe scegliere in trasparenza se gestire in proprio a tariffe basse, orientate ai costi, o se rimettere in gara le concessioni senza favoritismi per i cugini dell'Anas Spa, ma pure senza le ingenuità tariffarie che hanno regalato ai signori dei caselli guadagni tali da consentire loro di comprare le concessionarie tutte a debito, tanto ci sarebbe stato del grasso anche per le banche.