

DALLA BREBEMI ALLE DUE PEDEMONTANE FINO ALLA VENEZIA-TRIESTE: OPERE PER 20 MILIARDI RISCHIANO IL FERMO PERCHÉ LO SPREAD STA FACENDO SALTARE I PIANI FINANZIARI E I SOCI PUBBLICI NON HANNO LE RISORSE NECESSARIE. MOLTI PROGETTI ERANO CARENTI DALL'ORIGINE

# Autostrade, ingorgo sui cantieri tassi alti, banche in fuga, lavori stop

Paolo Possamai

Milano

E se pure i cantieri che hanno avuto la benedizione del parroco, il taglio del nastro come da cerimonia, la banda del paese e il ministro in ghingheri si fermassero? Ipotesi tutt'altro che fantasiosa, il blocco delle grandi opere in Italia. Per dirla con Fabrizio Palenzona, presidente dell'Aiscat, la grande crisi ha quasi eliminato la materia prima per le infrastrutture: i quattrini. «Da risorse finanziarie abbondanti e a tassi contenuti – dice il leader dell'associazione che riunisce tutte le concessionarie autostradali – ci ritroviamo ora con risorse finanziarie scarse, a tassi crescenti. La molteplicità degli investitori si è fortemente diradata e tradotta in investitori scarsi e molto selettivi. Il concorso pubblico nella realizzazione delle infrastrutture da circoscritto è ormai divenuto quasi inesistente».

Diagnosi stringente, che pone un colossale punto interrogativo sopra ai piani finanziari delle società autostradali, ancorché approvati e poi politicamente strombazzati ai quattorventi. In sostanza, il sistema bancario italiano appare sempre più in difficoltà nell'intermediazione, a prezzi accettabili e a lungo termine, i grandi volumi di fondi indispensabili a realizzare operazioni come le autostrade BreBeMi (Brescia-Bergamo-Milano), Pedemontana Lombarda, Tem, Pedemontana Veneta e, da ultimo e però non per ultimo poiché costituisce un caso di scuola, la terza corsia sulla A4 Venezia-Trieste. Nel caso di Pedemontana Lombarda e Tangenziali Esterne milanesi, a far scappare le banche è la indisponibilità della controllante Autostrada Milano-Serravalle a versare la sua quota di capitale, essendo già gravata da pesante indebitamento e dovendo versare gli utili di gestione al suo socio Provincia di Milano. E così, in molti di questi casi, al più siamo a cantieri avviati con fondi bridge, ma senza che sia stato eseguito il financing completo. E non vi è da sorprendersi che alle gare non partecipino banche straniere, poiché l'Italia bril-

la nella classifica dei paesi che meno garantiscono il rispetto dei contratti e, dunque, il fattore di rischio aumenta esponenzialmente.

In Italia sono in corso cantieri per 182 chilometri di autostrade e altri 818 chilometri sono previsti dai contratti firmati tra Anas e concessionari. Ne deriverebbero investimenti complessivi stimati a quota 20 miliardi. Ma sulla carta. Perché accanto agli italici effetti del credit crunch, va pure messa in conto la riduzione dei volumi di traffico generati dalla crisi economica e, di conseguenza, la capacità finanziaria dei concessionari. E appare sempre più velleitario immaginare di bussare a denari a Palazzo Chigi. Insomma, un circuito vizioso assai arduo da dipanare.

«Atlantia mantiene il miglior rating tra le società autostradali al mondo – sottolinea l'amministratore delegato Giovanni Castellucci – il che ci permette di continuare a finanziarci a condizioni ante-crisi e di mantenere i ritmi di investimento previsti dal piano convenuto con Anas». In sostanza, se nel 2005 Atlantia emetteva bond con rendimento al 5% a 10 anni, due settimane fa ha realizzato un collocamento al 4,8% a 20 anni e dunque ha un canale di accesso diretto nella raccolta dei capitali per eseguire un piano da 20 miliardi. E difatti lo scorso anno ha concluso cantieri per 1,7 miliardi. Ma Atlantia rappresenta l'anomalia. Il dato di fondo attiene alla generale difficoltà di mobilitare grandi masse di capitali su un lungo arco di tempo. Se a livello europeo nel 2011 è stato registrato un rallentamento delle operazioni di partnership pubblico-private (Ppp), scendendo a 84 operazioni dalle 112 dell'anno precedente, in Italia è avvenuto un crollo nel numero dei closing. A fronte di 27 operazioni di project financing in Gran Bretagna o dei 19 contratti in Francia e dei 16 in Germania, per contare il risultato in Italia bastano due dita. Numeri che parlano, così come eloquente appare la percentuale del 24% delle concessioni di lavori pubblici bandite nel 2011 effettivamente arrivate a aggiudicazione. Alla prova dei fatti, ossia alla verifica della sostenibilità economico-finanziaria, i tre quarti dei bandi sono finiti in nulla.

Merita un capitolo a parte la vicenda del finanziamento per la terza corsia della A4 Venezia-Trieste, che vale oltre 2 miliardi. Il concessionario

si chiama Autovie Venete, di proprietà all'84% della finanziaria Friulia, a sua volta all'80% della Regione Friuli Venezia Giulia e per la parte rimanente in capo a vari istituti di credito. Data al 5 ottobre 2010 la lettera con cui Autovie invitava 23 banche a partecipare alla gara per il finanziamento. Il 31 marzo 2011 un unico pool composto da Biis, Unicredit, Centro Banca, Credit Agricole, Mediobanca, Natixis, Mps, Deutsche Bank ha presentato un'offerta con scadenza 15 novembre 2011. Da allora, buio totale. Salvo apprendere un paio di settimane fa dalle pagine del «Piccolo» di Trieste, che le banche avevano posto una serie di condizioni ritenute evidentemente inaccettabili da chi governa la Regione Friuli Venezia Giulia. Tra queste condizioni, a parte il pegno sulle azioni di

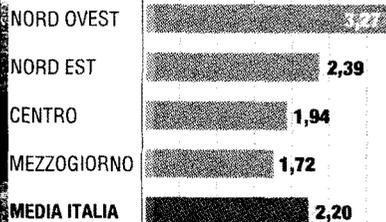
Autovie, anche l'esclusione della distribuzione degli utili di Autovie fino al 2017, la disponibilità a ricapitalizzare in determinati casi e la necessità dell'assenso delle banche stesse a che Autovie possa partecipare alla gara per il rinnovo della concessione, in scadenza appunto nel 2017. Peccato che tutta l'attività di Friulia, stramba merchant bank pubblica, sia storicamente stata sostenuta appunto dai profitti di Autovie. Il governatore Renzo Tondo e il suo assessore ai Lavori pubblici, Riccardo Riccardi, che è pure commissario ad acta per la terza corsia, giurano che i soldi saranno garantiti da Banca Europea degli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti. La prima ha dichiarato di poter garantire un miliardo. La seconda avrebbe disponibilità per 900 milioni. Ma a quale tasso? Se l'erogazione di Cdp fosse agganciata al rendimento dei Btp decennali, il piano finanziario di Autovie potrebbe reggere? Lapidario il commento di Federico Marescotti, fino a un anno fa amministratore delegato di Friulia e consigliere di Autovie: il piano finanziario della concessionaria poteva essere sostenibile fino a tassi del 6%, oggi siamo al 7% e oltre. Attualmente sono in corso i lavori sul primo lotto, da Quarto d'Altino a San Donà, perché Autovie aveva da anni in cassa i 450 milioni per pagare. Sul resto, solo interrogativi. Un nuovo bando per il finanziamento rivolto alle banche sarà pubblicato a luglio. E nel frattempo, il crono-programma ha accumulato almeno due anni di ritardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### DENSITÀ DELLA RETE AUTOSTRADALE

In Italia, in km per 100 km quadrati



Fonte: elab. Uniontrasporti su dati Iscat, CNI

A lato, un cantiere per la realizzazione di una autostrada. Solo i lavori per la Venezia-Trieste valgono investimenti per 2 miliardi



1

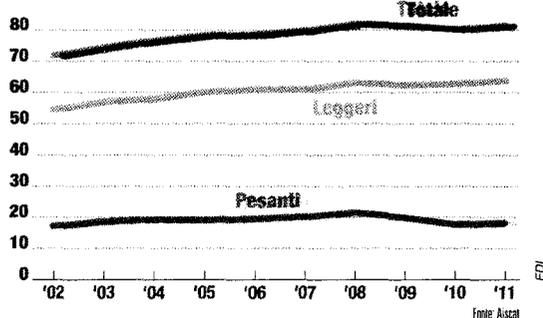


2

Qui sopra, **Fabrizio Palenzona** (1) presidente dell'**Aiscat**, l'associazione delle concessionarie autostradali; **Giovanni Castellucci** (2) ceo di **Atlantia**

### IL TRAFFICO SULLE AUTOSTRADE

In miliardi di veicoli/km



Fonte: Aiscat

### [[ I PROTAGONISTI ]]



1



2



3

L'assessore ai Lavori pubblici della Regione Friuli **Riccardo Riccardi** (1); **Guido Podestà** (2) presidente della Provincia di **Milano** che controlla la **Serravalle**. **Attilio Schneck** (3) presidente della **A4** e Commissario Straordinario della Provincia di **Vicenza**

### [[ IL CASO ]]

## AutoBrennero e Serenissima, i rinnovi incrociati

Gli enti locali trentin-altoatesini non vogliono mollare la "loro" Autostrada A22 del Brennero. I soci lombardo-veneti della Brescia-Padova, con l'asse Banca Intesa-Astaldi in testa, non ne vogliono sapere di perdere il dominio sulla loro tratta. Destini incrociati per A22 e Serenissima, perché le rispettive concessioni sono in scadenza. Qui sta l'intreccio di concessioni: il governo via Anas potrebbe porre condizioni non capestro nel bando di gara per la A22, in cambio gli enti locali trentini dovrebbero sbloccare il completamento verso nord della A31 Rovigo-Vicenza-Trento, da trent'anni ferma ai piedi delle monta-

gne che segnano il confine fra Veneto e Trentino. Del resto, nel contratto tra Serenissima e Anas è scritto senza equivoci che la concessione potrebbe essere rinnovata fino al 2026 solo se entro il 2013 fosse approvato il progetto definitivo del completamento della A31. In palio ci sono su Serenissima un piano finanziario da 3 miliardi di euro, su A22 il finanziamento del tunnel ferroviario di base del Brennero. Ma in gioco vi è anche il disegno di Anas di ritirare tutte le concessioni quando vanno a scadenza. E A22 e Serenissima sono assai ricche. (p.pos.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA