

Un settore che complessivamente produce 5 miliardi di fatturato e un miliardo di utile. Il volume di traffico è calato con la crisi ma gli incassi

Le grandi opere bussano al casello solo le autostrade possono investire

In un documento Anas i numeri di un settore dalla redditività garantita

ALESSANDRA CARINI

E' nel complesso, un'impresa da 5 miliardi di fatturato e 13 mila e 800 dipendenti. Non conosce crisi: dal 2000 cresce con un ritmo medio del 2% l'anno e crescita è stata anche negli ultimi due anni, nei quali il suo mercato, il traffico, si è fermato. Sull'insieme delle concessionarie autostradali italiane lo stop dell'economia non ha significato un crollo dei conti: i ricavi da traffico, nel 2008, sono aumentati di quasi il 6% per effetto dell'aumento dei pedaggi, e da gennaio di quest'anno c'è stato un altro scatto tariffario. L'utile cumulato dell'insieme delle società è stato di più di un miliardo di euro, cioè circa il 20% del fatturato complessivo. A fronte di questo l'insieme del settore è stato, ovviamente, uno dei pochi che ha continuato ad investire, 1,7 miliardi nel 2008, il 90% di quanto era stato previsto nei piani concordati con l'Anas. E' questa la sintesi di un monumentale rapporto dell'Ispektorato dell'Anas consegnato dal presidente Pietro Ciucci al Parlamento e prontamente poi scomparso come documento riservato non appena si sono sollevate le prime polemiche. Quattrocento pagine dense di tabelle, dati economico-finanziari sulle singole concessionarie, consuntivi di efficienza e di realizzazione degli investimenti che costituiscono con il loro



Beniamino Gavio

L'ultima spiaggia per il governo per far partire qualcosa nelle infrastrutture

dettaglio una foto del settore sempre in bilico tra accuse di trattamenti generosi e proposte di regolazione più severe.

Per i consumatori e anche per alcuni economisti il meccanismo messo in piedi con le concessioni è una sorta di tosatura degli utenti che ingrassa bilanci e riempie le tasche di società private che hanno conquistato, o ancor peggio avuto gratis, un'infrastruttura da parte dello Stato. Per le società concessionarie è invece il giusto premio di un rischio assunto negli anni per impegnarsi portare a termine investimenti colossali ed esercitare un servizio. Per l'Antitrust quello delle autostrade è un settore da aprire alla concorrenza con gare pubbliche e concessioni brevi (ma Autostrade, rinnovata di recente, arriva al 2038). Ma per il governo il meccanismo, generoso o no che sia, è davvero l'ultima spiaggia per riuscire a trovare capitali da investire nelle infrastrutture. Nel bilancio dello Stato non c'è più un euro. Non per l'Anas, che non ha quattrini per fare i lavori e per il suo funzionamento. Non per nuove opere infrastrutturali e piattaforme logistiche annunciate e sbandierate. Tanto che è cominciata una sorta di corsa a raschiare il fondo del barile. Si è partiti con anticipare la vendita delle concessioni che

Chi guadagna in autostrada Incidenza % costi operativi/ricavi operativi

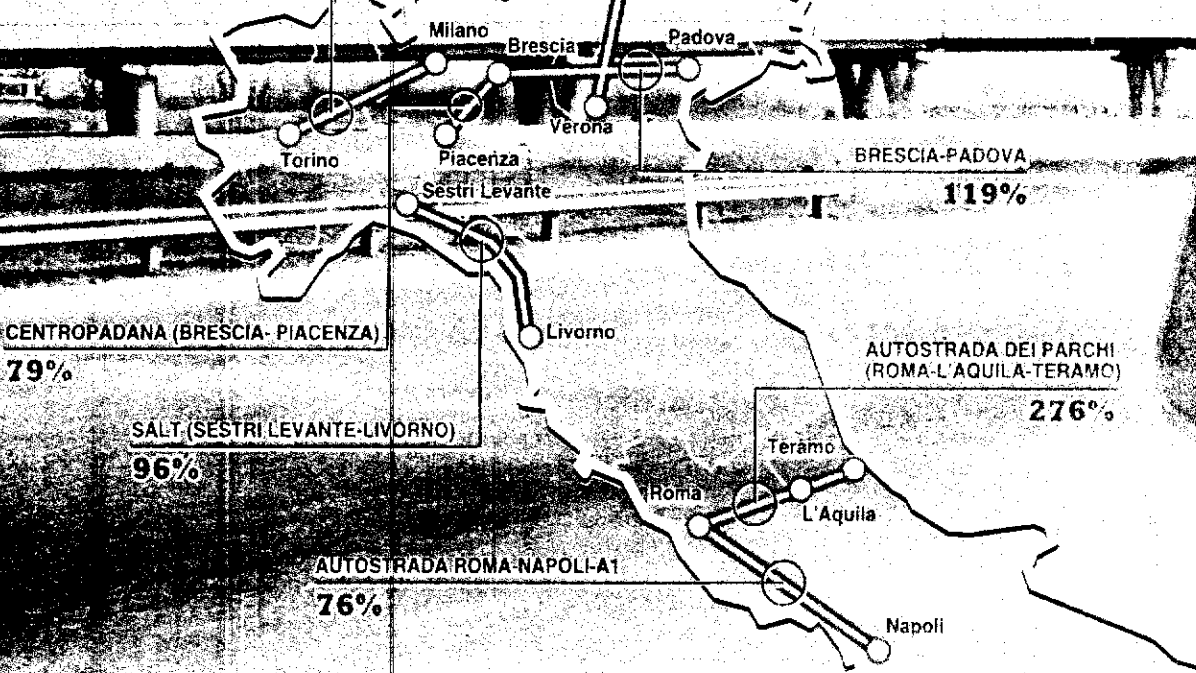
ATIVA	48,13
Autostrade per l'Italia	35,64
Autovie Venete	62,48
Autostrada del Brennero	52,13
Autostrada Brescia-Padova	56,37
Autostrade Centro Padane	58,37
Autostrada dei Fiori	49,86
Strada dei Parchi	64,68

Gli investimenti dei concessionari

Opere realizzate, in %

A21 (TORINO-MILANO)

76%



scadono a breve (Brennero e Centropadane che verranno messi in gara quest'anno). Una specie di cartolarizzazione autostradale per fare cassa. Adesso si cercano superstrade da mettere a pagamento, come dice chiaro e tondo il viceministro per le Infrastrutture Roberto Castelli. Lagaria ha travolto anche la Cassa Depositi e Prestiti, chiamata a fare da balia finanziaria pubblica a qualsiasi investimento infrastrutturale: un ruolo partito dalla costruzione

della costosa Brebemi, ma che potrebbe arrivare anche agli altri due assi da realizzare, la Pedemontana Lombarda e forse anche quella Veneta che deve ancora chiudere i finanziamenti.

Dai dati dell'asettica relazione di Ciucci al Parlamento emerge un settore con rendimenti stabili, con margini che oscillano intorno al 50% dei ricavi operativi ma che sono modulati dai tempi della convenzione e quindi dall'impegno per gli investimenti. Negli

ultimi due anni, in cui il traffico è rimasto più o meno stabile, le autostrade hanno avuto un aumento dei ricavi da pedaggio del 6,5% nel 2008, mentre per il 2009 le stime annue - note solo per Atlantia - danno una lieve diminuzione dei ricavi da pedaggio dovuta soprattutto al calo del traffico pesante, compensata però da un aumento degli altri ricavi autostradali. Ma lo scatto della redditività del gruppo è stata rilevante con un aumento dei margini del 4%.

Quest'anno, a gennaio, dopo quello del 2008, è stato concesso uno scatto tariffario a tutte le autostrade: in media il 2,6% per il gruppo Benetton, con una punta record del 12% per le due autostrade del gruppo Gavio (da Torino Milano e la Torino Piacenza). Incrementi che non si vedranno subito nei bilanci dato che l'aumento del traffico pesante (il più redditizio per le autostrade) è ancora lento. Ma che non appena la ripresa sarà più consistente por-

teranno aumenti di fatturato e anche di margini tanto che i titoli di entrambe le aziende macinano aumenti in Borsa. Nei prossimi anni, è questa ad esempio la previsione di Atlantia, ci potrebbe essere un aumento dei margini tra il 5 e il 6% l'anno. Nella relazione dell'Anas gli indici di efficienza danno il gruppo dei Benetton ai primi posti con uno dei livelli più bassi per costi di manutenzione e più alti di fatturato per dipendente, all'interno di un settore dove, a

volte, le distanze tra più o meno efficienti vedono differenze che raggiungono anche il doppio o il triplo, dove, però, quasi nessuno ha mai perso quattrini e tantomeno quote di mercato visto che operano in monopoli naturali. Parte di quest'aumento di efficienza sui costi, con il vecchio sistema del price cap, sarebbe dovuto andare a vantaggio, oltre che dei conti dell'azienda, anche degli utenti trasformandosi in una riduzione delle tariffe. Ma

quel sistema è stato cambiato nelle ultime convenzioni, firmate per prima da Autostrade.

A fronte di margini e tariffe in crescita ci sono gli investimenti promessi e le "penalizzazioni" prospettate dal nuovo sistema di accordi raggiunto. Nel 2008 e nei primi nove mesi del 2009 il sistema autostradale ha investito in media l'89% di quello che aveva promesso di realizzare. Ma, secondo la relazione dell'Anas, la media è molto condizionata dai risultati di Autostrade che sono i più grossi investitori del sistema. E' stata Autostrade con il 75% di investimenti realizzati ad avere la performance più bassa. Mentre il resto del sistema ha condotto a termine investimenti superiori a quelli promessi. «A fine 2009 il gruppo dispone di quasi 4,5 miliardi di euro di liquidità al servizio degli investimenti, che del resto sono aumentati an-

Atlantia ha il livello più basso di realizzazione degli impegni programmati

che grazie alla norma che consente alle Autostrade di fare lavori con le proprie società», puntualizza Atlantia. Del resto con le nuove norme se le imprese ritardano gli investimenti devono accantonare in un fondo i "benefici finanziari" (il complesso del sistema ha "messo da parte" così quasi 400 milioni) e comunque il rischio di costruzione, cioè l'aumento dei prezzi in seguito all'eventuale ritardo degli investimenti rispetto ai piani finanziari, è a carico delle concessionarie.

In un sistema che ha come obiettivo principale quello di stabilizzare rendimenti nel tempo e dare garanzie agli investitori per fare le opere e alle imprese per realizzarle è già qualcosa per ricompensare gli utenti di tariffe che avrebbero potuto essere ridotte da tempo.