

BENETTON

Gli investimenti gonfiati ad arte per aumentare i pedaggi (+72%)

■ Il dossier del ministero rivela che Autostrade ha sovrastimato gli investimenti del 20% in 5 anni

◀ MARTINI A PAG. 13

CASELLI D'ORO

Il dossier I favori nella concessione di Autostrade rilevati dai tecnici del ministero: spese gonfiate del 20% per far aumentare i pedaggi

Il senso dei governi per i Benetton: "Regalati 2 miliardi"

» DANIELE MARTINI

Gli investimenti effettuati e quelli in programma sui 3 mila chilometri della rete Benetton risultano sovrastimati ad arte di circa il 20 per cento rispetto al dovuto. È questa la conclusione a cui sono arrivati i tecnici che per conto del ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, hanno spulciato la concessione che lega lo Stato alla società Autostrade. La conseguenza è che gli utenti-contribuenti devono sopportare una spesa maggiorata di oltre 2 miliardi di euro dal 2013 al 2038, anno di scadenza della stessa concessione. Sempre che tale termine non sia spostato di altri 4 anni, così come aveva concordato con l'Europa il ministro Graziano Delrio. Nel frattempo in 17 anni, dal 1999 al 2016, da quando i Benetton sono subentrati all'Iri (Stato), i pedaggi sono aumentati del 72,9 per cento.

ALLA BASE del calcolo per la variazione delle tariffe c'è una formula complicata fissata nella Convenzione unica del 2007 e perfezionata nell'Atto aggiuntivo del 2013. Tre sono gli elementi u-

sati per il calcolo: il recupero del 70 per cento dell'inflazione reale più il valore X e il valore K. Dove per X si intende la remunerazione degli investimenti effettuati calcolata sulla base del tasso di remunerazione attualizzato (Wacc) al 7,18 per cento. E con K si indica la variazione percentuale della tariffa per la remunerazione degli investimenti realizzati l'anno precedente considerati anche gli ammortamenti e la remunerazione del capitale. Accettata per anni come un indiscutibile atto di fede da tutti, a cominciare dai ministri, la formula e in particolare i parametri per i calcoli ora vengono messi in discussione dai tecnici di Toninelli secondo i quali si riscontrano "alcune criticità evidenti nell'analisi economico-finanziaria degli indici adottati". A partire da quelli per il calcolo della percentuale di inflazione per passare ai ribassi, gli accordi bonari, gli imprevisti, le spese generali, il costo medio del capitale investito. In pratica secondo i tecnici che hanno consegnato al ministro le conclusioni dell'indagine, la concessione è un affare ottimo per i Benetton, ma pessimo per lo Stato. In considerazione di ciò il vicepresidente del Consiglio, Luigi

Di Maio, nei giorni scorsi ha annunciato l'invio di un esposto alla Corte dei conti del Lazio, competente in materia, in cui ipotizza che possa esserci un danno erariale. La variazione della tariffa con il calcolo dell'inflazione al 70 per cento è una pratica copiata dal modello autostradale francese. Peccato, però, che proprio in Francia dove il sistema è stato inventato, sia poi stato dichiarato incongruo dalla Corte dei conti. I magistrati contabili francesi lo hanno stabilito in una sentenza del 2008 in cui hanno definito quel modello "economicamente incoerente e falsamente rigoroso". In Italia tutti hanno fatto finta di non accorgersene e il sistema alla francese è restato in vigore. Anche per quanto riguarda i ribassi i tecnici del ministero hanno constatato vistose incoerenze. Nell'atto aggiuntivo del 2013 il tasso applicato per i ribassi d'asta per le opere nuove e di manutenzione da eseguire sui tratti in concessione è fissato al 15 per cento. Ma gli esperti fanno notare che è un valore non congruo, la media dei ribassi nel quinquennio precedente al 2013 per le opere di categoria OG3, cioè strade, autostrade, ponti, viadotti, etc. è stata

molto più alta, pari al 24,86 per cento. Con ribassi minori il valore degli investimenti risulta sovrastimato di circa il 10 per cento, 9,68 per la precisione. Siccome gli investimenti previsti dal piano Autostrade 2013-2038 ammontano a 10,34 miliardi di euro, la sovrastima si traduce in un incremento di circa 1 miliardo di euro della tariffa a carico degli utenti.

LA CONCESSIONE per Autostrade è così vantaggiosa per i Benetton che al confronto un'altra conces-

sione degli stessi Benetton, quella di per sé generosa per Adr-Aeroporti di Roma (Fiumicino e Ciampino), ci fa la figura della parente povera. Nella concessione per Adr non è previsto né il fondo accordi bonari, pari al 3 per cento del valore a base d'asta, né gli imprevisti pari al 5 per cento. Anche queste voci determinano una sovrastima del valore degli investimenti di Autostrade pari all'8 per cento, che nel periodo 2013-2038 implica un ulteriore incremento

tariffario non giustificato di circa 800 milioni di euro. Poi ci sono le spese generali. Nel contratto di Autostrade sono fissate al 9 per cento degli investimenti, ma dopo aver spulciato un dossier del **Consiglio nazionale degli ingegneri** e un report del servizio studi dell'Oice (Organizzazione di ingegneria e consulenza), gli esperti del ministero stimano che la percentuale congrua avrebbe dovuto essere inferiore al 6 per cento. Tre punti in meno rispetto a quelli regalati ai Benetton.



I numeri

1 miliardo, l'incremento di tariffa dovuto agli investimenti sovrastimati grazie a ribassi d'asta minori sulle opere di manutenzione

800 milioni garantiti dal fondo accordi bonari e dagli imprevisti: tutte cose assenti dalla concessione per Aeroporti di Roma

9% La quota delle spese generali in rapporto agli investimenti: secondo il Mit è sovrastimata di 3 punti



Zero rischi, grandi guadagni I Benetton, azionisti di controllo di Autostrade *Ansa*

L'obiettivo del governo
Servirà per l'esposto alla Corte dei conti
Usati criteri già contestati dai pm contabili di Parigi

