

I feudatari del casello

I feudatari del casello

[Anna Donati](#)

Nonostante la crisi Autostrade per l'Italia continua a produrre utili, grazie all'aumento delle tariffe e ai sistemi telematici di pagamento. Ma che non mantiene le promesse sugli investimenti fatte al momento della privatizzazione. Radiografia di un gruppo privato molto vicino al potere politico

Un agile libretto scaricabile dal sito di Autostrade per l'Italia, espone il punto di vista della ~~società~~ società di progettazione per ~~analisi~~ analisi ~~dati odierni~~ dati odierni ~~strettamente legati alla sua storia recente.~~ strettamente legati alla sua storia recente.

Autostrade per l'Italia gestisce oggi (direttamente e con le sue controllate) 3.400 km di rete italiana, ed è presente in India, Brasile, Cile, Usa e Polonia, con circa 900 km di autostrade a pedaggio grazie ad acquisizioni avviate nel 2005. Circa cinque milioni di viaggiatori utilizzano ogni giorno la sua rete e nonostante sia nata per "accorciare" l'Italia, in realtà oggi il 60% degli utenti ed il 48% delle merci non fa più di 50 km per ogni viaggio.

Gestisce anche una serie di società di servizi tra cui Spea (primaria società di progettazione) e Pavimental (manutenzione e pavimentazioni autostradali ed aeroportuali). Detiene anche dal 2005 una partecipazione non consolidata del 33,3% nella Igli, la finanziaria di Impregilo, operazione effettuata come ha dichiarato per prestare "soccorso finanziario del gruppo Impregilo, primo General Contractor in Italia".

A sua volta Autostrade per l'Italia è di proprietà al 100% di Atlantia, la holding autostradale di proprietà del gruppo Benetton, che ne detiene il 39,03% attraverso Sintonia S.A. Quindi al termine dei diversi processi di riorganizzazione legati alla privatizzazione prima ed alla scalata poi (con l'offerta pubblica di acquisto lanciata dalla famiglia Benetton), Atlantia è la holding strategica e Autostrade per l'Italia è la società operativa, che hanno lo stesso presidente, Fabio Cerchiai, e lo stesso amministratore delegato, Giovanni Castellucci. Complessivamente lavorano nelle diverse attività e società di Atlantia circa 10.000 dipendenti.

Prima di passare ai numeri e risultati della società Atlantia va rammentato che il processo di privatizzazione è stato lungo e pieno di polemiche. Non solo per le modalità di privatizzazione avviate dal governo Prodi nel 1997 di una rete fondamentale per il paese data in concessione ai privati fino al 2038, ma anche per il debole sistema di regolazione che è stato adottato successivamente e che il governo Berlusconi ha definitivamente affondato nel 2008 con l'approvazione per legge della Convenzione unica. Dieci di dibattito politico, istituzionale ed economico, dove va riconosciuto che sono di sicuro Atlantia/Autostrade per l'Italia che hanno vinto e piegato ogni resistenza, in cambio della promessa di mirabolanti investimenti autostradali per 25 miliardi di euro nei prossimi anni.

La Convenzione unica tra Anas ed Autostrade venne sottoscritta il 12 ottobre 2007 (durante quindi il governo Prodi con ministro Di Pietro), ma è diventata operativa solo dopo una forzata approvazione "per legge" grazie alla conversione del decreto legge 59/2008 del governo Berlusconi e della maggioranza di centrodestra in parlamento. La nuova Convenzione elimina il *price cap*, cioè il sistema che legava (se pur in misura debole) le tariffe alla verifica puntuale della qualità del servizio all'utenza sulla base di precisi parametri. Introduce l'adeguamento automatico annuale delle tariffe fino al 2038 riconoscendo il 70% dell'inflazione reale, slegandole dagli investimenti reali e dalla qualità del servizio (anzi per ulteriori investimenti sono previsti ulteriori adeguamenti tariffari aggiuntivi) e stabilisce un sistema di sanzioni e penali per il rispetto degli impegni.

Anche l'Unione Europea si è resa complice di questa regolazione "debole", dato che, in tempi di crisi e bisognosa di investimenti privati, è stata disposta ad accettare proroghe delle concessioni anche se in contrasto con le direttive, ed è anche intervenuta aprendo una procedura d'infrazione per evitare "discriminazioni" verso il soggetto privato Autostrade da parte dello stato Italiano, come viene naturalmente sottolineato nel libretto edito dalla società.

Richiamo questa storia sia per rinviare ogni approfondimento al bel libro di Giorgio Ragazzi "I Signori delle Autostrade" che ha riflessi leggibili sul bilancio di Atlantia S.p.A., con gli aumenti tariffari, i dati di traffico, l'indebitamento, la spesa per investimenti, l'utile netto.

~~Seppur il bilancio essenziale di Atlantia iv~~ [v](#)
emerge che nel 2009, nonostante la crisi economica il traffico complessivo sia rimasto stazionario (-0,13% rispetto al 2008) pur in presenza di un cambiamento qualitativo: crescono le automobili e calano in modo significativo i veicoli per il trasporto merci (-7,1%) legati alla congiuntura economica negativa. In termini di ricavi da traffico del gruppo Autostrade questo ha fatto registrare una diminuzione di 1,2% rispetto al 2008.

I ricavi netti da pedaggio di Atlantia nel 2009 sono stati 2.946,4 milioni di euro e presentano un incremento rispetto al 2008 del 3,6% (103,4 mln), determinati dall'incremento del 2,4% delle tariffe scattate dal 1 maggio (circa 20 mln), dall'incremento del canone dei concessione per ~~Anas stabilite a forfait~~ sugli utenti (82,3 mln di euro di ricavi) e dalle variazioni di traffico, in particolare con il calo sulle autostrade polacche ed il consolidamento su quelle cilene.

Complessivamente i ricavi consolidati di Atlantia si attestano nel 2009 a 3.611 milioni di euro con un incremento del 3,9% rispetto al 2008 pari a + 133,9 milioni di euro. Oltre ai ricavi da pedaggio già sopraindicati sono registrati sul bilancio 2009 altri ricavi per lavori su ordinazione (50,2 mln) e 604 mln di ricavi derivanti principalmente da royalties per subconcessioni e ricavi da canoni Telepass e Viacard.

Scrive Atlantia nella relazione che se si valutano le variazioni del perimetro di consolidamento e l'incremento del canone di concessione destinato ad Anas (ribaltato sugli utenti), facendo un raffronto su base omogenea, la crescita dei ricavi nel 2009 si attesta sull'1%.

I costi operativi netti di Atlantia ammontano a 1.406,3 milioni di euro e si incrementano di 44,8 mln rispetto al 2008, pari a + 3,3%, dovuto al risultato tra minori costi operativi esterni e maggiori unità lavorative e dell'incremento secondo il nuovo contratto del costo medio del lavoro.

Il margine operativo lordo (rapporto costi/ricavi) nel 2009 è stato pari a 2.204 milioni di euro, in aumento calcolato ~~di Autostrade per l'Italia~~ del 3,7%. Sulla [pubblicazione](#) viene sottolineato con grande enfasi il miglioramento della redditività del gruppo che dal 1999 al 2009 raddoppia il Mol, passando da 1.037 milioni di euro a 2.204 mln. Questo risultato è stato ottenuto dalla somma di diversi fattori: +336 mln dovuti ad un incremento dell'efficienza operativa (ad esempio: meno caselli con operatore e più caselli con Telepass, con oltre il 74% dei pagamenti che avviene con modalità automatiche), +236 mln da sviluppo delle attività accessorie (subconcessioni aree di servizio, canone Telepass), +286 mln da aumenti tariffari (al netto degli incrementi dei canoni di concessione ad Anas), +166 mln da incremento del traffico che ha generato nuovi ricavi.

E' lo stesso documento che chiarisce che le tariffe in questi dieci anni sono cresciute come l'inflazione: ponendo nel 2000 un indice 100, nel 2009 tariffe autostradali ed inflazione si attestano a 121,8. Potrebbe sembrare un dato equilibrato ma se calcoliamo che le tariffe fino al 2008 dovevano servire anche a pagare investimenti che in buona parte sono ancora da fare, gli incrementi si sono trasformati soprattutto in utili per la società, passati da 300 mln del 1999, a 503 mln del 2002, a 803 mln del 2005, per poi arretrare lievemente, sia a causa della crisi economica, delle operazioni finanziarie effettuate, e per il fatto che alcuni investimenti come la

-

nella Convenzione del 1997 erano previsti investimenti per 3,5 miliardi di euro, i cui costi sono oggi lievitati a 6,5 mld e di cui ne sono stati realizzati 3,1 mld. Tra le opere in corso vi è la nota Variante di Valico Bologna-Firenze che dovrebbe essere già stata conclusa secondo la convenzione da tempo

-

gli interventi inseriti nel IV atto aggiuntivo alla Convenzione nel 2002 prevedevano opere per 4,4 miliardi di euro, il cui costo oggi è lievitato a 7 mld e di cui sono realizzati, 0,9 miliardi. Tra le opere principali previste c'è il passante di Genova su cui è stato svolto un dibattito pubblico sulla utilità e sugli impatti ambientali dell'opera

-

anche la Convenzione del 1997 prevede nuovi investimenti per circa 5 miliardi, per interventi di 3° e 4° corsie da realizzare nel decennio 2008-2018

- infine vi sono gli interventi previsti dalle società controllate tra cui la SAT titolare dell'Autostrada della Maremma, con impegni previsti per 1,3 miliardi e realizzati per 0,8 mld. Da un agile conto complessivo emerge che gli investimenti da realizzare da parte di Autostrade costano 21,9 miliardi di euro, di cui ne sono stati realizzati a fine 2009 5,1 miliardi di euro, circa un quarto.

Da un agile conto complessivo emerge che gli investimenti da realizzare da parte di Autostrade costano 21,9 miliardi di euro, di cui ne sono stati realizzati a fine 2009 5,1 miliardi di euro, circa un quarto. Debito da abbattere, investimenti da realizzare: per queste ragioni la società ha esercitato ogni pressione ed ha ottenuto dall'Anas, dai decisori pubblici e dalla politica di svincolare l'aumento delle tariffe dalla realizzazione effettiva degli investimenti.

Per inciso va sottolineato che da sola l'Autostrada della Maremma della Sat costa 3,8 miliardi di euro ma al momento gli impegni contrattualizzati sono per realizzare 4 km tra Rosignano e San Pietro in Palazzi per 45 milioni di costo. Mentre sul resto dell'autostrada dopo le prescrizioni del

Cipe (che ha imposto un valore di subentro per lo Stato pari a zero), le prescrizioni ambientali della Commissione di valutazione di impatto ambientale sul progetto preliminare e la discussione ancora aperta con enti locali ed associazioni ambientaliste sull'impatto dell'opera, la stessa Sat ha annunciato di voler modificare il tracciato, per utilizzare anche nel tratto Grosseto-Civitavecchia l'attuale tracciato dell'Aurelia, al fine risparmiare risorse per l'investimento che dovrebbe in questo modo aggirarsi su 2,2 miliardi di euro. Staremo a vedere.

Abbiamo sempre criticato come ambientalisti le attuali regole dove sono le concessionarie a fare la politica dei trasporti in Italia, con programmi per nuove autostrade, terze e quarte corsie, condizionando la politica, i ministri per le infrastrutture, i governi nazionali, regionali e locali, tanto più in tempi difficili per le scarse risorse pubbliche. In questo modo le autostrade si autoriproducono e proseguono la corsa alla crescita del traffico motorizzato.

Il gruppo Autostrade nel documento (vedi nota i – pag.44) fa anche il punto sulla strategia generale di sviluppo in Italia, dichiarando che a causa delle difficoltà autorizzative e della mancanza di risorse pubbliche è stata costretta ad “abbandonare molti progetti (per esempio Brebemi, Pedemontana Lombarda, Arcea Lazio, Nuova Romea).” E' un'affermazione davvero spudorata, basti pensare che nel caso di Brebemi, dopo aver messo in piedi un'Ati (associazione temporanea di imprese) e vinto la gara per la concessione, ottenuto tutte le autorizzazioni e la convenzione in project financing, ha deciso di uscire dalla società quando i cantieri stavano per partire e di concentrarsi sulla quarta corsia Milano-Bergamo-Brescia della sua rete. Una scelta strategica prudente e precisa, certo senza costrizioni e che tiene evidentemente conto del livello di indebitamento e dei tanti impegni ancora da attuare per gli investimenti sulla propria rete.

Va anche detto che la società ha sviluppato a partire dagli anni 90 anche sistemi tecnologici avanzati come il Telepass, che gli ha consentito sia di migliorare il servizio all'utenza e sia di promuovere in altri paesi questa nuova tecnologia. Anche sul fronte sicurezza sono stati fatti, con l'introduzione del tutor installato su 2200 km di rete, ottimi passi in avanti: dal 1990 al 2009 il tasso di mortalità è passato da 1,14 a 0,32 con una riduzione del 72%. Qualche timido tentativo di innovazione si registra anche sul fronte dei servizi all'utenza, con la promozione del Car Pooling sull'autostrada Milano-Laghi, lanciato qualche mese fa da Autostrade per risparmiare traffico ed inquinamento e di cui sarebbe interessante conoscere i primi risultati.

L'aumento di valore della società è partito dopo la sua privatizzazione con un valore per ogni azione pari a circa 7 euro per poi crescere costantemente fino al novembre 2007 quando Atlantia ha raggiunto in Borsa il valore di 27,2 euro per azione. Poi con la crisi economica internazionale anche il suo valore si è drasticamente ridimensionato toccando i minimi (circa 10 euro per azione) nel marzo 2009, per poi risalire lentamente ed attualmente posizionarsi su circa 15 euro per azione.

Stranamente (ma non troppo) nel documento di bilancio decennale non si fa cenno alla mancata fusione con Abertis, progetto di assoluta rilevanza presentato dalla società nel 2006 e fermato dal governo Prodi, perché invece di essere una fusione che valorizzava un asset fondamentale del Paese, si configurava come una svendita della società. Secondo quanto ha detto l'amministratore delegato Castellucci in un'intervista, si è trattato di un progetto fermato “illegittimamente” e poi lo stesso Castellucci conclude l'intervista [viii](#)

“eravamo un’azienda forte prima, lo siamo ancora di più oggi”.

[i](#) Autostrade per l’Italia. [Autostrade a dieci anni dalla privatizzazione](#)
Aprile 2010.

[ii](#) Le percorrenze sulla rete Autostrade per l’Italia. Studio che analizza i comportamenti di viaggio in autostrada, anno 2007. A cura di Autostrade per l’Italia (maggio 2008)

[iii](#) Giorgio Ragazzi. I Signori delle Autostrade. Edizioni Il Mulino, Studi e Ricerche, 2008

[iv](#) Atlantia. Relazione Finanziaria Annuale 2009.

[v](#) Atlantia. Comunicato stampa: Approvati il bilancio consolidato 2009 ed il progetto di bilancio dell’esercizio 2009. 5 marzo 2010

[vi](#) Legge 3 agosto 2009 n. 102, di conversione del DL 78/2009

[vii](#) Atlantia. Comunicato Stampa. Approvata la relazione finanziaria consolidata semestrale al 30 giugno 2010, redatta in conformità all’IFRIC 12

[viii](#) La Repubblica. Affari&Finanza. Castellucci: “Ecco perché guadagniamo”. Parla l’amministratore delegato di Atlantia: “Siamo efficienti”. 14 dicembre 2009

Si