

SCANDALO AUTOSTRADE

Authority contro
la De Micheli:
"Regali ad Aspi"

LILLO A PAG. 14

LA CONCESSIONE

IL PARERE

PEDAGGI Per l'Autorità dei Trasporti, il Piano di Autostrade che il MIT sta approvando è un favore alla società (che ipotizza dividendi altissimi)

L'Authority vs De Micheli: ancora troppi regali ad Aspi

**6 MILIARDI
MINORI RICAVI
AL 2038 SE
IL MINISTERO
CI RIPENSA**
» Marco Lillo

C'è un parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) su Autostrade, che è passato un po' inosservato e invece è fondamentale perché potrebbe impattare, se recepito dal ministero diretto da Paola De Micheli, sia sul valore di Aspi sia sui pedaggi autostradali. Il parere consultivo è firmato dal presidente dell'Autorità, **Andrea Camanzi**, e porta la data del 14 ottobre. Era stato richiesto dal ministero delle Infrastrutture in vista dell'approvazione dell'aggiornamento del Piano economico finanziario (Pef) di Autostrade per l'Italia, da cui discenderanno nell'ordine: i pedaggi automobilistici (**Camanzi** segnala "significative difformità applicative potenzialmente idonee a riflettersi anche sui livelli tariffari"), gli u-

tili per il concessionario e, quindi, il prezzo di cessione delle quote di Aspi a Cassa Depositi e Prestiti.

NEL PARERE dell'Autorità c'è un dato inedito: Aspi sostiene nelle carte trasmesse ad **Art** che il suo tasso interno di rendimento lordo (TIR) è del 13,71% sul capitale investito nelle vecchie opere. Un dato molto alto e inedito. Per capirlo basta andare a leggere il comunicato ufficiale di Aspi del 28 agosto 2018. Il clima era arroventato: il 14 agosto crolla il ponte Morandi e il 28 agosto - quando Toninelli pubblica le convenzioni sostenendo che i rendimenti sono scandalosi - Autostrade cerca di limitare il danno mediatico sostenendo che "il rendimento lordo del 10,21% contenuto nella convenzione di Aspi è in realtà pari al 6,85% dopo le tasse" e che sui nuovi investimenti il rendimento sarebbe sceso al 7,3 per cento. Ora si scopre che Aspi, alla vigilia della vendita delle quote societarie, vanta sui vecchi investimenti un rendimento più alto di 3 punti e mezzo: il 13,71%.

"Quel 10,21 - spiega al Fatto Aspi - è relativo solo a nuovi li-

mitati investimenti per circa 1,5 miliardi che Aspi avrebbe dovuto avviare sulle barriere anti-rumore. I nuovi investimenti avranno invece il nuovo rendimento precisato da **Art**, cioè il 7 per cento. Infine tutti gli investimenti completati e anche parzialmente ammortizzati avranno invece una remunerazione del 13,71%. Perfetto. Però a noi sembra che il comunicato del 2018 diceva una cosa diversa.

Art bacchetta Aspi anche sui dividendi esagerati. **Camanzi** scrive: "Da stime elaborate dagli uffici dell'Autorità, risulterebbe un Tir (Tasso interno di rendimento) degli azionisti superiore al 40% e, contestualmente, alcune criticità circa gli indici annuali relativi alla sostenibilità del debito. In particolare (...) si rileva che: la politica a-



dottata dal concessionario per la distribuzione dei dividendi fa registrare ingenti tassi di rendimento per gli azionisti e un continuo ricorso all'indebitamento, che ammonta a oltre 16 miliardi di euro tra il 2020 e il 2038, (...) apparentemente finalizzato ad assicurare l'erogazione dei dividendi (...) piuttosto che il rafforzamento patrimoniale della società". Troppi dividendi agli azionisti finanziaria debito indeboliranno la società? Aspi precisa: "Se si calcolasse il tasso di rendimento invece che sul patrimonio netto sul valore di mercato di Aspi si scenderebbe all'8 per cento dal 40".

Infine c'è il tema Covid. Per l'Autorità non è vero affatto, come sostenuto dal Ministero in una nota del 5 ottobre, che Aspi ha diritto in automatico a recuperare quanto ha perso per la riduzione del traffico durante il *lockdown*. Il rischio traffico fa parte del gioco, salvo eccezioni, ricorda **Camanzi**. Per **l'Art** "l'inclusione in tariffa di tale onere, contrariamente a quanto rappresentato dalla Direzione Generale

Vigilanza Concessioni Autostradali del Mit nella propria nota (...) indirizzata alle Società concessionarie autostradali, rimane in ogni caso subordinata alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del Mit, anche in considerazione del fatto che il **Sistema tariffario Art** prevede il trasferimento del rischio traffico in capo al concessionario, fatte salve le ipotesi, di non automatica attivazione".

Non parliamo di bruscolini. L'onere dichiarato dal concessionario, scrive **Art**, "ammonta asseritamente a circa 532 milioni di euro". Aspi per decenni, come è noto, ha guadagnato miliardi proprio grazie alle previsioni di traffico pessimistiche. Allora non restituiva gli utili fatti con il traffico reale. Ora, sottolinea **Art**, se il ministero, affermasse il principio che il rischio Covid lo paga lo Stato, "l'eventuale riconoscimento di tale posta potrebbe dar luogo alla rivendicazione di analogo trattamento da parte di altri gestori infrastrutturali" (cioè Gavio, Toto, etc).

Aspi precisa: "Saranno ri-

conosciuti in realtà di questi 532 milioni solo 332 milioni perché altrimenti l'aumento delle tariffe supererebbe il tetto dell'1,75 per cento".

IL MANCATO riconoscimento degli oneri Covid e delle rettifiche dei conti derivanti dall'adeguamento ai nuovi principi contabili Ita-Gaap previsto nel piano di Aspi, potrebbe avere impatti importanti sui ricavi. La tariffa - se il Mit non dovesse riconoscere gli importi calcolati nel piano - invece di salire dell'1,75% potrebbe salire solo dell'1,08 o addirittura solo

dello 0,87. In questa ultima ipotesi i ricavi mancanti potrebbero - nel periodo intero della concessione - superare i 6 miliardi di euro. Aspi replica: "L'1,75 è un livello imposto dal Governo ad Aspi per realizzare 14,5 miliardi di investimenti e 7 miliardi di manutenzioni. Se il MIT volesse ridurre la soglia della tariffa, sarà necessario ridurre investimenti e manutenzioni". Ora sarà il ministero guidato da Paola De Micheli a decidere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA RICHIESTA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

IL 22 SETTEMBRE il ministero delle Infrastrutture guidato da Paola De Micheli (nella foto) ha chiesto all'**Autorità di regolazione dei trasporti** presieduta da **Andrea Camanzi** (foto) un parere sul Piano economico e finanziario di Autostrade per l'Italia e sui dati contenuti, che influenzano la concessione e le tariffe autostradali, nonché il valore della società



DIECI GIORNI PER L'INTESA CDP-ATLANTIA



IL CDA di Cassa Depositi e Prestiti, che si è riunito ieri, dovrebbe (mentre andiamo in stampa non c'è stata comunicazione ufficiale) aver predisposto un'offerta non vincolante per l'88% di Autostrade per l'Italia in mano ad Atlantia, la holding controllata dai Benetton, il cui cda si è a sua volta aggiornato a oggi. Ora le parti avranno 10 giorni per l'accordo finale: Cdp alla fine dovrebbe avere il 40% della nuova società, il resto andrà a fondi d'investimento



Non solo utili
Il nuovo Piano
deciderà se far
salire i pedaggi
FOTO LAPRESSE