

Concessionari Atlantia promette 15 miliardi (che poi pagheremo al casello). Ma la rendita ha costi nascosti

Autostrade, il lato oscuro del mega investimento

» MARCO PONTI

Atlantia, la maggior concessionaria italiana, totalmente privata, vuole investire 15 miliardi di euro in 10 anni in nuove autostrade e in Aeroporti di Roma: è certo un'ottima notizia. Soprattutto in quanto non sembra che tali opere peseranno sulle casse pubbliche, al contrario di quelle ferroviarie.

Tuttavia, ci sono dei problemi in questo annuncio, e di prima grandezza. Il primo riguarda la genesi e la valutazione degli interventi specifici. Trattandosi di concessioni pubbliche, tali investimenti dovrebbero essere "esogeni" al concessionario, cioè proposti, valutati con analisi costi-benefici, e decisi dal concedente pubblico. E così di certo sarà. L'allegato infrastrutturale al Documento di economia e finanza del Tesoro in discussione è orientato a valutare finalmente in modo trasparente le priorità infrastrutturali, e gli aspetti finanziari peseranno nelle scelte.

Il problema è che, trattandosi di "monopoli naturali", la redditività finanziaria (cioè il fatto che non costino nulla allo Stato), non è sufficiente e questo in modo specifico per la parte autostradale di Atlantia, Autostrade per l'Italia (AspI). Le grandi dimensioni di AspI possono dar luogo a "sussidi incrociati" inefficienti. Un'opera che non superasse il test di analisi costi-benefici dal punto di vista della collettività, per esempio per traffico insufficiente, potrebbe risultare finanziabile "spalmando" aumenti di tariffa sull'intera rete AspI. Un piccolo concessionario, che proponesse un'opera assai più utile e urgente, non potrebbe farlo. E questo dei sussidi incrociati inefficienti è un caso che già rischia di presentarsi per le concessioni venete (Verona-Brennero e Valdastico). La possibile divergenza tra fattibilità finanziaria e utilità economica è

già emersa per la autostrada Brebemi, che non si ripaga con i pedaggi (nonostante le promesse), ma genera benefici netti alla collettività. Le infrastrutture promesse da AspI saranno tutte pagate dagli utenti, altro che gesto di generosità. Anche le Ferrovie dello Stato fanno annunci trionfali di quanto investiranno in infrastrutture, dimenticandosi di dire che pagheranno tutto i contribuenti.

Emerge anche un altro problema, ed è proprio legato alla "generosità" dell'offerta di AspI. In genere i concessionari di infrastrutture, se non finanziati dallo Stato, sono restii a investire: se la domanda cresce, possono veder crescere i profitti senza sforzi particolari, e comunque se il controllo dell'ente concedente non è rigoroso, gli conviene investire poco gonfiando i costi unitari degli investimenti (quello che in termini tecnici si chiama "gold plating"). Meglio dunque che i concessionari privati investano, invece che fare extra-profitti (per quelli pubblici vale l'opposto, visto che in quel caso il rischio maggiore è di fare investimenti inutili a spese dei contribuenti). Questa offerta di Atlantia a occhi maligni potrebbe dunque sollevare dubbi che quella impresa sia molto sicura dell'elevata redditività degli investimenti che propone. Forse un po' troppo sicura, visto che tale redditività dipende dalle tariffe che sono decise dal regolatore pubblico. Una buona regolazione, che difenda gli utenti da profitti eccessivi dei concessionari (cioè da rendite di monopolio) dovrebbe rendere tutt'altro che garantiti tali profitti, attraverso una corretta ripartizione dei rischi, sia quelli del traffico, che dei costi di costruzione. Non vale la pena di commentare poi l'ipotesi adombrata da Atlantia di allungare le concessioni "in cambio" di tariffe costanti: cosa non si farebbe in Italia per evitare le gare?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

