

INFRASTRUTTURE

Autostrade, crollano gli investimenti

Alessandro Arona ▶ pagina 13

Infrastrutture. Analisi dei bilanci delle concessionarie negli ultimi tre anni: spesa diminuita di 550 milioni

Autostrade, investimenti a picco

Rilevato un calo del 27%, ricavi da pedaggi stabili e utili in aumento

Alessandro Arona

ROMA

Il calo del traffico sulla rete autostradale negli anni 2011-2013 a causa della crisi economica non sembra aver pesato più di tanto sui bilanci delle società concessionarie. I ricavi netti da pedaggio, grazie agli aumenti tariffari riconosciuti ogni anno, non hanno smesso di crescere, seppure di poco, attestandosi intorno ai cinque miliardi di euro, e gli utili netti cumulati delle 25 società sono cresciuti nel periodo 2010-2013 da 953 a 1.100 milioni. Eppure a sorpresa, nel 2013, la spesa per investimenti infrastrutturali da parte delle concessionarie è scesa a 1.489 milioni dai 2.039 del 2012 (due miliardi medi nel 2010-2012).

Nessuno si aspettava che le società concessionarie autostradali centrassero nel 2013 il target di spesa per investimenti previsto dai "piani finanziari operativi", pari a 3,4 miliardi di investimenti, ma neppure che il dato a consuntivo si fermasse a 1.489 milioni, il 44% della spesa prevista, con un calo del 27% rispetto all'anno precedente.

Nel 2009-2012 il rapporto tra investimenti effettivi sulla rete

autostradale e previsioni dei Pef per l'anno non era mai sceso sotto il 56%, anche se con un trend in calo: 108% nel 2009, 83% nel 2010, 75% nel 2011, 56% nel 2012.

Le società lamentano blocchi negli iter autorizzativi, sui cantieri, nel rinnovo delle concessioni scadute, oltre a previsioni di traffico ridimensionate dalla crisi e difficoltà di accesso al credito (per le piccole). E tutto questo è vero.

Tuttavia il calo del traffico registrato nel 2011-2013 (-10% in tre anni), tornato ai livelli di 15 anni fa, ha probabilmente indotto molte società ad alzare un po' il pedale dall'acceleratore degli investimenti, visto che forse alcune opere si stanno rivelando meno necessarie e soprattutto meno redditizie del previsto.

Nonostante tutto, comunque - grazie agli aumenti tariffari riconosciuti negli anni in base alle convenzioni vigenti, basati (in una babele di regole) su investimenti effettuati, qualità della gestione, recupero di produttività, recupero del 70% di inflazione, riequilibrio dovuto a previsioni di traffico sovrastimate - i ricavi da pedaggio delle concessionarie sono scesi un po', se-

condo i dati Aiscat, solo nel 2012, risalendo però già dal 2013 e restando sui livelli massimi da dieci anni a questa parte, il 25% oltre quelli del 2004. Secondo il ministero delle Infrastrutture il calo c'è stato nel 2013, ma il dato finale cambia di poco.

E in ogni caso gli utili netti delle concessionarie sono cresciuti nonostante la crisi del 10% nel 2013, da 1,0 a 1,1 miliardi di euro (pari al 17,5% dei ricavi operativi).

Sul calo degli investimenti nel 2013 ha pesato in gran parte (407 milioni su 550) Autostrade per l'Italia, un po' per il blocco dei lavori sul lato toscano della Variante di Valico e per la crisi di alcune imprese di costruzioni, ma soprattutto per la fine dei lavori principali sulla A14. Nel periodo 2008-2013, comunque, Aspi ha centrato gli obiettivi di investimento, mentre gran parte dello scarto (quattro miliardi in meno rispetto ai 14 previsti) si deve a sette società.

Nel caso di Autovie Venete (113 milioni di investimento su 903 previsti) a pesare è stato il mancato finanziamento bancario per la terza corsia Mestre-Trieste; per la Brescia-Padova (975 milioni su 1.388) pesano

l'incertezza sulla concessione, scaduta il 30/6/2013, e il "No" della Provincia di Trento sulla Valdastico Nord; anche sull'Autobrennero (420 milioni su 661) pesa una gestione in regime di prorogatio, visto l'annullamento della gara per riaffidare la concessione; poi c'è l'autostrada Rosignano-Civitavecchia che non viene mai approvata (investimenti Sat 120 milioni su 656), la Milano-Serravalle con gestione traballante e Rho-Pero in ritardo (273 su 416 milioni), la Asti-Cuneo con costi alle stelle e piano finanziario che non regge più (420 su 988 mln), la Satap A4 alle prese con iter lunghi e imprese in difficoltà (486 milioni su 821).

L'EFFETTO DELLA CRISI

Il traffico sulla rete è calato del 10% dal 2011 ed è tornato ai livelli registrati quindici anni fa



LA PAROLA CHIAVE

Ricavi da pedaggio

Una riduzione del traffico non fa automaticamente diminuire i ricavi per le società autostradali: il calo è infatti compensato dagli aumenti delle tariffe, riconosciuti in base ai contratti vigenti sulla base di parametri diversi, a seconda del modello tariffario: gli investimenti effettuati, la qualità della gestione, il recupero di produttività, il recupero del 70% di inflazione reale, il "riequilibrio" dovuto a previsioni di traffico sovrastimate



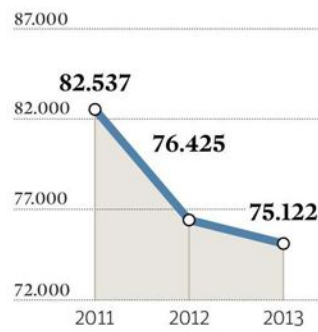
Peso: 1-1%, 13-26%



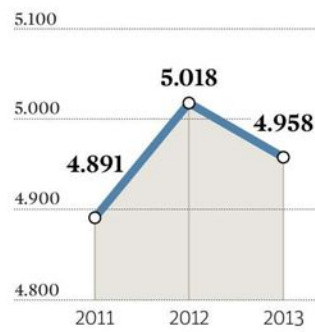
Il sistema autostradale

Dati aggregati sulle concessionarie

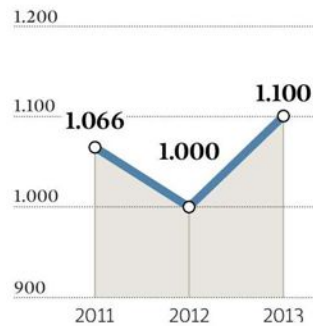
Traffico
Milioni di veicoli/km



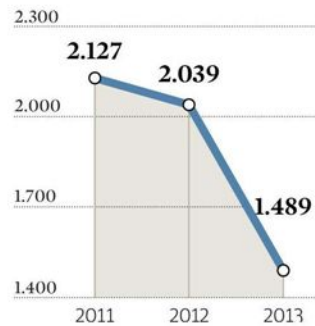
Ricavi netti da pedaggio*
Milioni di euro



Risultato netto
Milioni di euro



Spesa per investimenti
Milioni di euro



Fonte: ministero delle Infrastrutture; *Aiscat



Peso: 1-1%,13-26%