

Edilizia

INFRASTRUTTURE

Autostrade: in arrivo le gare

Alessandro Arona > pagina 16

Infrastrutture. Salta l'ipotesi proroghe - A bando insieme Ativa (scaduta) e Satap A21 (scade a giugno)

In arrivo le gare per le autostrade

Il Mit vorrebbe accorpare anche A4 e Asti-Cuneo, ma Gavio frena

Alessandro Arona

È ormai tramontata l'ipotesi di accorpare e prorogare alcune concessioni autostradali del Gruppo Gavio, in cambio della realizzazione di investimenti, in particolare il completamento della Asti-Cuneo (circa 900 milioni di euro la parte non realizzata). Due tratte, dunque, la Ativa già scaduta nel 2016 (tangenziale di Torino e A5 Torino-Ivrea-Valle d'Aosta) e la Satap A21 Torino-Piacenza in scadenza il 30 giugno prossimo, andranno in gara in forma accorpata, per affidare con bando europeo una sola concessione.

Un progetto, quello basato sul concetto "proroghe/accorpamenti in cambio di nuove opere", che parte dallo Sblocca Italia 2014 (articolo 5), ma che è stato di fatto sempre stoppato dalla Commissione europea, con trattative complesse e mai arrivate a conclusione.

Il target di riferimento è sempre stato soprattutto quello del Gruppo Gavio, secondo operatore in Italia nel campo autostradale con 1.460 km di rete gestita (su 5.872 totali a pedaggio in Italia) ma con frammentazione in otto concessioni, più la Ativa che non è formalmente controllata ma di cui Sias (Gruppo Gavio) è socio operativo di riferimento con il 41,7%.

Ora però, con la trattativa infinita con Bruxelles che si trascina da oltre due anni, si è arrivati alla scadenza della concessione di Ativa (120 milioni di euro di fatturato, 1.780 milioni di veicoli/km), in prorogatio dal 31 agosto 2016. E al 30 giugno prossimo scade anche la Satap A21 Torino-Piacenza (164 milioni di ricavi, 1.954 milioni di veicoli/km), Gruppo Gavio. Con Bruxelles non c'è più margine per le proroghe, si andrà a

nelle prossime settimane sarà strutturata una gara unica per tangenziale di Torino, la A5 Torino-Quincinetto (entrambe di Ativa) e per la A21 Torino-Piacenza (Satap), una nuova concessione da 321 km.

Nella gara sarà probabilmente favorito il Gruppo Gavio, che

gestisce le tratte contigue della A4 Torino-Milano e la A6 Torino-Savona. L'amministratore delegato di Astm (la holding del Gruppo Gavio), Alberto Rubegni, nella conferenza call con gli analisti del 14 marzo, ha ricordato che il gruppo non teme le gare per le autostrade, anzi le concessioni vinte con gara sono più stabili e solide, e che «negli ultimi

anni siamo gli unici ad aver vinto gare autostradali, la Asti-Cuneo e la A21 Piacenza-Brescia» (ex Centropadane). Quest'ultima, peraltro, messa in gara dal Mit nel 2012 e aggiudicata al gruppo Gavio nel novembre 2014, è ancora bloccata senza firma del contratto. Anche in questo caso il problema è con la Ue, per errata applicazione della

direttiva Eurovignette, e il gruppo sta valutando di far causa al Ministero per i danni subiti («abbiamo sottoscritto già a fine 2015 il contratto di finanziamento per 270 milioni»).

Per Ativa e A21 si va dunque a gara, una sola. Il nodo è però il completamento della Asti-Cuneo, autostrada a bassa redditività di cui fu sbagliato dieci anni fa il piano finanziario (costi più alti e incassi più bassi del previsto). Il Mit sta dunque lavorando all'ipotesi di accorpare in una gara unica anche le concessioni della Asti-Cuneo e della A4 Torino-Milano, per fare economie di scala e per finanziare la Asti-Cuneo con i margini delle tratte più redditizie.

Servirà però l'accordo con Gavio. Per la A4 - spiegano al Gruppo - la concessione scade nel 2026, una revoca consensuale non è neppure immaginabile. Rubegni ha invece rilanciato nei giorni scorsi l'altro progetto a cui si lavora con il Mit, quello del "cross financing", cioè dell'utilizzo di una quota di cash flow della A4 per fare investimenti sulla Asti-Cuneo. Su quest'ultima il gruppo Gavio è più possibilista, ma chiarisce che una revoca della concessione darebbe loro diritto al pagamento delle opere realizzate (318 milioni) e all'indennizzo della mancata remunerazione del capitale per almeno 180 milioni.

Insomma, questa ipotesi del Mit di coinvolgere nella gara unica anche A4 e Asti-Cuneo sembra già in salita. Più probabile dunque che si faccia la gara unica per le ex Ativa e Satap A21, e che invece si continui a lavorare al progetto cross financing tra la A4 e la Asti-Cuneo, senza mettere in discussione le concessioni esistenti.

gara. La decisione è presa al Ministero delle Infrastrutture:





Le gare in autostrada



Tratta autostradale	A5 Torino-Ivrea-uincinetto	A21 Torino-Piacenza	A4 Torino-Milano	A33 Asti-Cuneo
Km	155,8	164,9	127,0	55,7 (*)
Attuale società concessionaria	Ativa Spa	Satap Spa	Satap Spa	Asti-Cuneo
Durata concessione	2007-2016	2007- 2017	2007-2026	2007-2035
Traffico (milioni di veicoli km)	1.780	1.954	2.188	136
Ricavi da pedaggio, milioni di euro	120,86	164,1	211,249	16,718
Utile di esercizio, milioni	9,159	57,947	19,41	0,77
ROE (rendimento del capitale proprio)	8,99%	10,57%	10,57%	0,39%
Ebit (margine operativo netto), % sui ricavi	12,45%	43,07%	33,07%	28,50%
Investimenti 2015 (milioni)	10,6	3,194	110,954	16,683
Investimenti 2008 - 2015	147,9	150,686	710,714	450,975

(*) Tratto in esercizio - Fonte: Autostrade in concessione, relazione annuale 2016 (dati 2015), Ministero Infrastrutture