

Strada dei Parchi, storia di una concessione pagata a rate con i soldi degli automobilisti. Esempio italiano di una privatizzazione «imposta dall'Europa».

ABRUZZO. Quella della concessione delle autostrade abruzzesi A24 e A25 a Strada dei Parchi del gruppo Toto da parte di Anas è di sicuro una storia esemplare italiana, per certi versi incredibile e tortuosa e non senza lati oscuri o ripercussioni negative (tra le quali quella attualmente più “sentita” è il costante aumento dei canoni dei pedaggi).

Dopo una settimana non si è ancora esaurita la scia polemica sugli aumenti dei pedaggi tra ignoranza e strumentalizzazioni perché la politica tutta dovrebbe sapere che le tariffe ed i suoi incrementi annuali sono previsti dal bando del 2000 che affidò la concessione al gruppo Toto.

Ora si annunciano interrogazioni (le ennesime) o ricorsi al Tar che probabilmente non hanno alcun fondamento e che serviranno a perdere tempo, soldi e a far guadagnare qualche consenso facile.

Forse oggi più che mai è opportuno rispolverare il passato perché è da lì che arrivano tutti i mali. Anche perché quello delle autostrade abruzzesi è un tassello fondamentale della recente storia italiana e abruzzese.

LA DICHIARAZIONE DELL'ANAS: «LA VENDITA DELLA CONCESSIONE E LA RATA»

Ad obbligarci ad un viaggio nel passato è stata anche una inedita affermazione dell'Anas riportata da il quotidiano Il Centro pochi giorni fa.

La società pubblica che gestisce le strade italiane ha affermato: «la società Strada dei Parchi dal 2001 versa annualmente ad Anas una rata a titolo di corrispettivo della vendita della concessione, relativa al prezzo da essa offerto in sede di gara (1.450 miliardi di lire). Quello che tale società paga ad Anas non è pertanto un canone di concessione, ma una rateizzazione del prezzo di vendita della concessione. Invece che pagare tutto subito, la società optò per un pagamento dilazionato e a tasso fisso».

Dichiarazioni che dovrebbero far sobbalzare i lettori più attenti visto che esiste una differenza abissale tra canone di concessione e rata del prezzo di vendita della concessione. Per capirci nel primo caso è come se il concessionario pagasse un affitto (e l'autostrada non è sua) nel secondo caso il concessionario è di fatto molto più simile ad un vero e proprio proprietario della autostrada, avendo comprato il diritto di concessione (dunque potendolo rivendere a terzi) che prevede l'introito dei pedaggi, la costruzione dell'opera e la sua manutenzione. Normalmente invece viene trasferita la gestione e affidato l'esercizio che è dato in concessione.

La distinzione è sottile sul filo del diritto sostanziale ed è strano che non si rinvenga in alcuno dei documenti dal 2001 ad oggi dove invece si è sempre parlato di “canone di concessione” e non di “rata del prezzo di vendita”.

Ad ogni buon conto la stessa affermazione, confermata dall'Anas ma non spiegata fino in fondo, tradisce un malessere che è nell'aria ed alcune frizioni non del tutto chiarite.

Ritornando all'inizio della storia basti dire che il bando è del 2000 che la concessione fu affidata nel 2001 al gruppo imprenditoriale che presentò l'offerta migliore formato dal Gruppo Benetton e dal gruppo Toto per 1450 miliardi di lire (720mln di euro) da versare nei 28 anni di concessione.

MISTERI E CONFUSIONE: DI CHI SONO LE AUTOSTRADE A24 E A25?

La precisazione recente dell'Anas induce a pensare ad una cosa diversa dalla semplice concessione dell'autostrada.

Eppure in una nota ufficiale del 2 gennaio 2002 Anas scriveva (guarda caso sempre a proposito di rincari dei pedaggi) «gli aumenti tariffari sull'A24-A25 (...) sono dovuti alla obbligatoria applicazione del contratto di concessione con la Società dei Parchi, che ha in gestione l'autostrada e della quale fanno parte la Società Autostrade Spa e la Toto Spa».

Dunque nel 2002 l'Anas parla di affidamento in concessione e non di vendita della concessione.

Ed ancora l'Anas ricorda che «l'affidamento in concessione della rete autostradale a pedaggio A24-A25 fu determinato da una gara internazionale bandita il 29/11/2000 ed aggiudicata il 10/10/2001».

Poi già nel 2002 spiega l'impossibilità di bloccare gli aumenti: «le condizioni contrattuali imposte dal bando di gara ed i risultati conseguiti per l'aggiudicazione hanno impedito all'Anas di bloccare gli aumenti. Se ciò fosse accaduto, sarebbero state modificate le condizioni contrattuali in base alle quali la Società dei Parchi si era aggiudicata, all'epoca, l'appalto, violando così la par condicio rispetto alle società concorrenti».

In realtà dalle carte in nostro possesso si evince che l'Anas dice una parte della verità perché nella convenzione stipulata nel 2001 e poi rinnovata nel 2009 si prevede che la proprietà passi al concessionario (quindi è vero che il gruppo Toto sta pagando un prezzo di vendita essendo sua oggi la proprietà) salvo poi stabilire nell'accordo che al termine dei 28 anni la proprietà sarà restituita a titolo gratuito. In altre parole l'Anas non dovrà pagare per riaverla.

Ma le carte chiariscono che con la concessione vi è stato anche un passaggio della proprietà e questo lascia una libertà di azione molto più ampia al concessionario-proprietario.

In pratica Toto (Benetton ha ceduto le sue quote nel 2011 per 89 mln di euro) che non aveva 1450 miliardi di lire li sta pagando da allora a rate annuali con i soldi che nel frattempo sta incassando, cioè con quelli degli utenti.

Questi soldi vengono incassati in forza di un contratto ed una convenzione nella quale già nel 2001 sono stati stabiliti gli incrementi tariffari. Questo significa che chi protesta oggi per i pedaggi cari non conosce o fa finta di non conoscere di chi siano in realtà le responsabilità.

Un investimento molto conveniente e per certi versi a rischio zero che avrebbe potuto aprire le porte della gestione a chiunque anche senza una forte dotazione finanziaria alle spalle.

LA LUNGA STRADA VERSO LA PRIVATIZZAZIONE

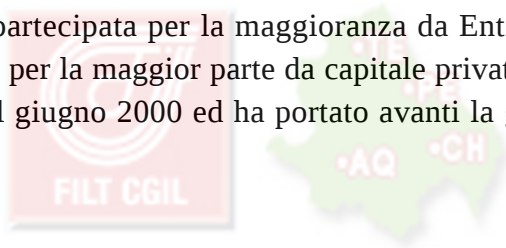
L'entrata in esercizio delle Autostrade A24 e A25 avvenne nel 1969 con l'apertura delle tratte Roma G.R.A. - Tivoli - Castel Madama e L'Aquila - Avezzano; successivamente ampliate e collegate fino ad ottenere l'attuale configurazione nel 1993 con l'apertura del secondo fornace della galleria Gran Sasso.

Il progetto originario con la realizzazione del tratto Teramo - Alba Adriatica, prevedeva il congiungimento con l'Autostrada Adriatica, A14 oltre che a Pescara, anche ad Alba Adriatica ma quest'unione non fu poi realizzata.

Successivamente, in seguito alla crisi economica del Paese che aveva comportato lo squilibrio del Piano finanziario della Società concessionaria, su richiesta della medesima in mancanza di provvedimenti di riequilibrio, fu dichiarata la decadenza della S.A.R.A. spa dalla costruzione ed esercizio delle Autostrade A24-A25 con il subentro dell'ANAS in tutti i rapporti obbligatori, fatta eccezione di quelli concernenti il personale dipendente.

Secondo quanto stabilito dalla legge n°106 del 06/04/1977 di decadenza l'ANAS proseguì, nella gestione e costruzione delle Autostrade A24 e A25, mediante l'utilizzo di fondi pubblici stanziati con apposite norme, mentre i legali rappresentanti della Società S.A.R.A. assunsero le funzioni di custodi delle stesse Autostrade, provvedendo all'esercizio delle medesime con obbligo di rendicontazione all'ANAS.

La S.A.R.A. originariamente partecipata per la maggioranza da Enti Pubblici territoriali e finanziari laziali ed abruzzesi ed in seguito per la maggior parte da capitale privato, ha cambiato denominazione in Autostrada dei Parchi S.p.A. nel giugno 2000 ed ha portato avanti la gestione per conto ANAS fino al 31/12/2002.



LA STORIA DI UNA GARA «IMPOSTA DALL'EUROPA»

Il presidente D'Alfonso, dirigente Anas da una vita, ha spiegato in consiglio regionale che la gara fu in pratica imposta all'Italia dall'Europa e così l'Anas bandì la gara pubblicata il 29 novembre 2000 sulla GazzettaUfficiale «per l'affidamento a mezzo licitazione privata, ai sensi del decreto legislativo n. 157/95, della concessione di gestione delle Autostrade A24 e A25».

La concessione è stata aggiudicata in data 1° ottobre 2001 all'A.T.I. Autostrade s.p.a-Toto s.p.a.

Con la convenzione sottoscritta in data 20 dicembre 2001, il cui decreto interministeriale è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 18 luglio 2002, sono stati previsti ingenti investimenti finalizzati al miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio offerto agli utenti, così suddivisi:

- progettazione e realizzazione dei lavori di completamento dell'autostrada, seconda carreggiata, dalla progressiva km 0 000 alla progressiva km 5 474,41 del tronco Villa Vomano-Teramo, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di lire 145 miliardi;
- adeguamento del tratto a tre corsie dell'autostrada A24, tra via Palmiro Togliatti e la barriera di Roma-Est, compreso l'adeguamento della stazione di Lunghezza e l'armonizzazione con la viabilità ordinaria, da realizzare negli anni 2002-2006, per un importo complessivo lordo di lire 140 miliardi;

- interventi di manutenzione straordinaria, previsti per tutta la durata della concessione, finalizzati ad elevare il servizio in termini di sicurezza, fluidità del traffico e comfort, per un importo complessivo di lire 347 miliardi;
- investimenti per manutenzione ordinaria per un ammontare complessivo di lire 1.486 miliardi previsti per tutta la durata della concessione con una spesa media annua di lire 50 miliardi circa;

Materialmente il passaggio vi è stato il 1° gennaio 2003 «facendo decorrere il primo anno di concessione dal 2003».

E' nell'ambito di questa convenzione che sono stati stabiliti i parametri per gli aumenti tariffari dei pedaggi ed è per questo che è oggi difficile intervenire per mitigarli o annullarli.

Ed infatti rispetto al 2002 l'anno successivo l'incremento previsto era del 27%, l'anno successivo del 28%, nel 2005 altro 10% nei successivi anni 0,72% e 0,67%. A conti fatti dal 2003 al 2007 l'aumento è stato del 70% rispetto alle tariffe del 2002 (prima del bando). In realtà lo stesso contratto prevede aumenti tra il 65% e l'85,5%.

LE GRANE SOLLEVATE DALLA CORTE DEI CONTI

Non tutto però nella gara filò liscio, anzi proprio quel bando fu pesantemente censurato per come venne gestito l'affidamento.

Nella relazione della Corte dei Conti al Parlamento sulla gestione finanziaria dell'Anas per l'esercizio 2001 si censura il comportamento dell'Anas: «la procedura è stata caratterizzata da varie anomalie» a partire dalla scelta di procedere alla concessione «quando la gestione era ormai risanata e suscettibile di divenire redditizia».

Inoltre, sempre secondo la Corte dei Conti, la gara ha conosciuto tre eventi anomali:

- 1) per primo sono stati riaperti i termini per la presentazione delle offerte dopo che al bando si era presentato un solo offerente (concessionaria Salt);
- 2) per secondo «il bando di gara che prevedeva il sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa è stato revisionato dopo la presentazione dell'offerta della Salt»,
- 3) terzo, «il bando di gara poneva a carico del vincitore l'onere di 50 miliardi per le spese consequenziali al contenzioso afferente alla gara».

Il relativo provvedimento concessorio è stato approvato con decreto-legge del 4 aprile 2002.

Per anni sono tornate ciclicamente le proteste per alcuni inadempimenti da parte di Strada dei Parchi per lavori, migliorie, nuovi tratti da realizzare e manutenzione.

La gara venne impugnata sia al tar che al Consiglio di Stato da diversi enti locali abruzzesi senza esito perché i giudici amministrativi confermarono la procedura della gara.

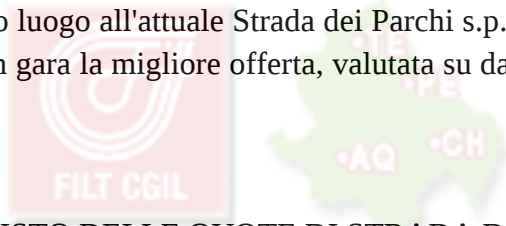
QUANDO DEL TURCO PARLAVA DI «REGALO DI STATO» AL «CAIMANO» TOTO

Nel 2006 si registrò un durissimo scontro tra l'allora presidente della regione Ottaviano del Turco e Carlo Toto, uno scontro sempre più acuito ed insanato fino agli arresti dell'ex presidente del 14 luglio 2008.

Del Turco dopo l'estromissione di Vito Gamberale dal cda dell'Anas lo attaccò dicendo che proprio questi era stato «l'uomo che ha consentito alla società autostrade di ottenere la più generosa delle concessioni con una disponibilità ad un aumento delle tariffe che ha costituito nel corso di questi anni una vera risorsa finanziaria per i fortunati 'caimani' che avevano agguantato la preda».

«Mentre le tariffe salivano vertiginosamente in linea con i dettati delle concessioni», disse ancora Del Turco «la qualità dei servizi delle autostrade calava paurosamente con risultati che sono sotto gli occhi di tutti. Era inevitabile che una volta esaurita questa parte del servizio reso ai nuovi padroni, non ci fosse più bisogno di lui. Così va letta la vicenda della società Autostrade».

Qualche giorno dopo Toto replicò in conferenza stampa dicendo che «la concessione è stata affidata a seguito di una procedura pubblica di gara, bandita nel rispetto della normativa comunitaria ed aperta alla partecipazione di imprese italiane ed europee. L'Associazione temporanea d'impresa - Autostrade s.p.a. e Toto s.p.a. (che in seguito ha dato luogo all'attuale Strada dei Parchi s.p.a.) si è aggiudicata la concessione unicamente per aver presentato in gara la migliore offerta, valutata su dati obiettivi ed incontrovertibili».



AIRONE, ALITALIA E L'AQUISTO DELLE QUOTE DI STRADA DEI PARCHI DA BENETTON

La Toto Costruzioni Generali spa a gennaio 2011 firmò un accordo con Autostrade per l'Italia spa per l'acquisizione della partecipazione, pari al 60% del capitale sociale, detenuta in Strada dei Parchi spa.

Con questa acquisizione il gruppo Toto diventa unico titolare della concessione delle autostrade e finisce il condominio con il gruppo Benetton.

Il gruppo Atlantia (Benetton) annuncia la vendita appena due anni dopo l'inizio dell'avventura dei «capitani coraggiosi» per il salvataggio della vecchia Alitalia voluta da Berlusconi, una avventura condivisa anche dallo stesso Toto che ha «diluìto» la sua AirOne nella vecchia compagnia di bandiera ottenendo in cambio circa 400 mln (su 700 messi a bilancio). Con Benetton, Toto aveva iniziato come visto l'avventura delle autostrade nel 2000 e nel 2011 termina con l'acquisizione delle quote per 89 mln di euro. Nell'impresa Alitalia Berlusconi coinvolse anche l'altro imprenditore delle autostrade Gavio.

All'epoca sull'intera rete autostradale di Strada dei Parchi transitavano mediamente più di 150.000 veicoli al giorno con un valore della produzione di circa 156mln di euro.

Calcolatrice alla mano, la società è valutata quanto i suoi ricavi di un anno, mentre Atlantia valeva in Borsa circa il doppio del fatturato.