

AUTOSTRADE

## Torino-Piacenza, scontro sulla concessione

Laura Galvagni — a pag. 27

# A21, scontro sulla concessione: per lo Stato rischio da 1 miliardo

## Autostrade

Arrivano due interrogazioni  
parlamentari: temuti  
mancati introiti miliardari

Calcolati gli effetti  
della gara con un partecipante  
dopo l'esclusione di Salt

Laura Galvagni

Due interrogazioni parlamentari, una firmata dal senatore del PD Mauro Laus, l'altra dai deputati di Fratelli d'Italia Augusta Montaruli, Marco Silvestroni e Mauro Rotelli. Al centro l'aggiudicazione della concessione autostradale per la tratta dell'A21, la Torino-Piacenza, dell'A5 Torino - Ivrea - Quincinetto, della bretella di collegamento A4/A5 Ivrea - Santhià, della diramazione Torino - Pinerolo e del SATT (sistema Autostradale Tangenziale Torinese), nonché per la progettazione e l'esecuzione dei lavori finalizzati al miglioramento delle condizioni di sicurezza delle stesse infrastrutture stradali. La ragione? Lo Stato rischia di perdere, sulla partita, tra gli 800 milioni e il miliardo di euro. Questo almeno è ciò che sostengono le due interrogazioni che fondano le proprie valutazioni su un calcolo ben preciso asseverato da diverse banche d'affari.

Per comprendere meglio la questione è necessario compiere un pas-

so indietro. In corsa per aggiudicarsi la concessione c'erano due gruppi, da un lato il raggruppamento Rti Salt e dall'altro il Consorzio Stabile Sis. A valle dell'esclusione di Salt, che fa capo alla Astm della famiglia Gavio e del fondo Ardian, con provvedimento arrivato in sede di prequalifica poiché la holding capofila era priva del requisito di costruttore, intervento poi confermato anche da una sentenza del Consiglio di Stato, decisione contro la quale Astm proseguirà nella propria battaglia legale, è rimasto come unico offerente Sis.

Nel bando, tuttavia, viene esplicitamente segnalato che «l'amministrazione aggiudicatrice si riserva la facoltà di non procedere all'aggiudicazione della concessione qualora nessuna offerta risulti conveniente o idonea in relazione all'oggetto del contratto». In altre parole, è previsto che nel caso in cui ci sia un'unica proposta valida l'amministrazione valuti l'effettiva convenienza avendo come obiettivo chiave il perseguimento dell'interesse pubblico. Non a caso la gara è stata impostata dal ministero delle Infrastrutture per massimizzare il provento. E in quest'ottica il Mit si è mosso in due direzioni: da un lato ha stabilito che le tariffe attualmente applicate all'utenza e poste a base di gara non subiranno alcuna riduzione mentre lo sconto tariffario che verrà offerto dai concorrenti sarà interamente girato nelle casse dello Stato; dall'altro è stato previsto un ulteriore introito per il soggetto pubblico rappresentato da un versamento immediato da farsi a titolo di corrispettivo per l'acquisizione della concessione.

Ed è attorno a queste due voci che

rileva la corposa differenza tra quanto messo sul piatto da Sis e quanto proposto da Salt, almeno stando alle due interrogazioni e alle analisi condotte da diversi consulenti. In particolare, avrebbero messo in fila i numeri, su mandato di Astm, Mediobanca, BofA e Rothschild, oltre a The Brattle Group, specialista del settore, il professor Marco Percoco dell'Università Bocconi e la società di revisione Kpmg. Per tutti loro lo Stato subirebbe delle perdite comprese, come detto, tra gli 800 milioni e il miliardo di euro.

Ma vediamo nel dettaglio le cifre. Prendendo a riferimento, per entrambi i concorrenti i dati di traffico posti a base di gara dal concedente, la perdita per le casse pubbliche ammonterebbe complessivamente a quasi 750 milioni, di cui buona parte, ben oltre 600 milioni a titolo di minori ricavi da tariffa per lo Stato e la parte restante a titolo di minore corrispettivo per l'acquisizione della concessione. I minori introiti per lo Stato, tra l'altro, andrebbero anche ad aumentare se venissero presi come scenari di traffico quelli proposti dai due competitor. Stando alle previsioni di Sis, lo Stato registrerebbe minori incassi per 800 milioni mentre stando alle attese di Salt la somma sarebbe di poco superiore a 1 miliardo.

I maggiori proventi contenuti nella proposta del raggruppamento di Astm, oltre che emergere chiaramente dai documenti di gara, sono stati verificati anche in sede di congruità dell'offerta stessa. Tanto che se la proposta targata Salt ha ottenuto un punteggio di 93,40 punti su 100