

Legislatura 18 Atto di Sindacato Ispettivo n° 3-02457

Atto n. 3-02457 (*in Commissione*)

Publicato il 22 aprile 2021, nella seduta n. 319

D'ALFONSO , LAUS - Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. -

Premesso che a quanto risulta agli interroganti:

sul sito istituzionale dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) è stato pubblicato il parere n. 8 del 14 ottobre 2020, reso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 43 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, avente ad oggetto l'aggiornamento del Piano economico finanziario relativo alla Convenzione unica tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A., sottoscritta il 12 ottobre 2017;

dall'esame del citato parere emergono diverse criticità in merito ai contenuti del suddetto Piano economico finanziario, riguardo all'entità dell'incremento tariffario negoziato pari all'1,75 per cento a partire dal 2021 sino al termine della concessione (2038), ritenuto non in linea con il sistema tariffario ART, che invece potrebbe condurre ad un dimezzamento dell'incremento finanziario (secondo le stime degli uffici dell'Autorità, escludendo anche le rettifiche al capitale investito netto, di cui al punto 2, si determinerebbe un incremento tariffario linearizzato annuo dello 0,87 per cento a partire dal 2021 sino al termine della concessione);

il Piano economico finanziario presentato continua a registrare un'esorbitante remunerazione per gli azionisti (da stime elaborate dagli Uffici dell'Autorità, risulterebbe un TIR degli azionisti superiore al 40 per cento) e, contestualmente, alcune criticità circa gli indici annuali relativi alla sostenibilità del debito. In particolare, dalla documentazione trasmessa si rileva che la politica adottata dal concessionario per la distribuzione dei dividendi fa registrare ingenti tassi di rendimento per gli azionisti ed un continuo ricorso all'indebitamento apparentemente finalizzato ad assicurare l'erogazione dei dividendi, piuttosto che il rafforzamento patrimoniale della società, al fine di garantire la sostenibilità economica e finanziaria del progetto;

considerato che:

dalla lettura del suddetto parere emerge, altresì, che il Piano economico finanziario recupera nella tariffa da applicare agli utenti, anche le perdite da ricavi da pedaggio, scaturenti dall'emergenza da COVID-19, stimati per il solo periodo marzo-giugno 2020 in 332,8 milioni di euro rispetto al medesimo consuntivato nel 2019, che dovranno essere subordinati alla preventiva ed esplicita autorizzazione da parte del concedente Ministero;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con circolare n. 24522 del 5 ottobre 2020, inviata dalla Direzione concedente a tutte le società concessionarie, ha individuato i criteri per la quantificazione degli effetti straordinari connessi all'emergenza sanitaria, che verranno riconosciuti in occasione degli aggiornamenti dei piani economici-finanziari;

da notizie di stampa diffuse su gran parte delle testate giornalistiche emerge che la proposta formulata in data 31 marzo 2021 dal consorzio guidato da Cassa Depositi e Prestiti per l'acquisto del 100 per cento della Società Autostrade per l'Italia S.p.A., oltre alla valutazione del valore della società medesima stimato in 9,1 miliardi di euro, si fonda anche sul presupposto del riconoscimento in favore degli azionisti di Atlantia dei ristori derivanti dai minori introiti registrati nel periodo luglio-dicembre 2020, per effetto della pandemia da COVID-19, stimati in circa 400 milioni di euro;

considerato, altresì, che:

la società Autostrade per l'Italia S.p.A., in occasione della sottoscrizione della Convenzione unica ai sensi dell'art. 2, commi 82 e seguenti del decreto-legge 3 ottobre 2006 n. 262 e ss.mm.ii., non ha optato per il regime del riequilibrio della concessione previsto dalla delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007, specificando all'art. 11 della medesima Convenzione che: "l'aggiornamento del piano finanziario non determina il riequilibrio del piano finanziario, il riallineamento delle tariffe e la modifica delle pattuizioni di cui alla presente convenzione";

ai sensi della delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007 solo i concessionari che in sede di sottoscrizione della Convenzione unica hanno optato per il regime di equilibrio, hanno il diritto di vedersi garantito in sede di aggiornamento del piano economico-finanziario il recupero delle eventuali variazioni verificatesi nel periodo precedente, tramite un confronto analitico tra le previsioni contenute nel piano finanziario vigente e i dati consuntivati nel medesimo periodo;

il piano finanziario della società Autostrade per l'Italia S.p.A. attualmente vigente risulta essere quello allegato all'Atto Aggiuntivo sottoscritto il 23 dicembre 2013, che regolava il periodo 2013 -2017 e che pertanto alla data odierna non risulta perfezionato l'aggiornamento quinquennale del periodo 2018-2022;

raffrontando l'ammontare dei ricavi da pedaggio netti consuntivati della società Autostrade per Italia S.p.A. (desunti dai bilanci di esercizio pubblicati sul proprio sito istituzionale) nel periodo 2018-2020 con i medesimi introiti previsti nel piano finanziario vigente nell'Allegato Aggiuntivo sottoscritto nel 2013, emerge un minor introito dei pedaggi complessivo di soli 18,1 milioni di euro,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero quanto riportato dalle testate giornalistiche a proposito del riconoscimento dei ristori in favore degli azionisti di Atlantia, in ragione dei minori introiti registrati nel periodo luglio-dicembre 2020 per effetto della pandemia da COVID-19 e stimati in circa 400 milioni di euro;

se corrisponda al vero quanto appena evidenziato, in tal caso quali iniziative si intendano assumere per evitare che il denaro pubblico, da una parte produca ristori, per i minori introiti da gestione, e dall'altra parte, lo stesso quantificato ammontare si configuri addirittura come ulteriore onere di spesa a carico dello Stato nella procedura di valutazione del valore della società Autostrade per l'Italia S.p.A., da parte del consorzio guidato da Cassa Depositi e Prestiti;

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere o abbia già assunto per assicurare la piena vigenza degli obblighi scritturati nella Convenzione unica richiamata ex decreto-legge n. 262 del 2006 e il puntuale rispetto della delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007;

se intenda porre in essere specifiche attività di valutazione e conseguenti iniziative coerenti nei confronti degli Organi competenti della giurisdizione, in ordine alla circolare n. 24522 del 5 ottobre 2020 del Ministero, emessa e diramata dalla Direzione generale di riferimento per la quantificazione degli effetti straordinari connessi all'emergenza sanitaria, da riconoscersi in occasione degli aggiornamenti dei piani economici-finanziari.