

## Infrastrutture: privatizzare i profitti ma anche le perdite BRE-BE-MI e le altre “grandi opere”

Di Francesco Ramella

### Abstract

Per farla partire è stato necessario abrogare una legge del 1975 che impediva, senza se e senza ma, la costruzione di nuove autostrade a pedaggio. Parliamo della “Brebemi” la tratta autostradale che collega Brescia e Milano, aperta al traffico nel luglio 2014. Un’opera “pubblica” che, nella sua architettura originaria, avrebbe dovuto essere realizzata senza ricorso a fonti di finanziamento pubblico, utilizzando la tecnica del *Project Financing*. Le cose sono poi andate diversamente. Come quasi sempre accade per le grandi opere, i costi di realizzazione a consuntivo si sono rivelati di gran lunga superiori a quelli stimati inizialmente ed i livelli di traffico reali inferiori a quelli preventivati. Il rischio imprenditoriale è ritornato in larga misura nelle mani di soggetti pubblici e, quindi, in ultima analisi dei contribuenti che dovranno in ogni caso farsi carico degli aiuti statali previsti nella legge di stabilità dello scorso anno.

Un numero limitato di casi stranieri, tra i quali spicca il quello del tunnel sotto la Manica, ci insegna però che il coinvolgimento *ex-post* o *ex-ante* (come nel caso delle “grandi opere” ferroviarie) del soggetto pubblico non è inevitabile. E che, volendolo fare, è possibile lasciare che i normali meccanismi di mercato operino anche nel caso delle infrastrutture premiando gli imprenditori avveduti e punendo quelli avventati (o anche solo sfortunati).

### 1. Grandi opere e grandi errori

Mentre nell’800 il ruolo del finanziamento privato fu centrale per la costruzione delle infrastrutture ferroviarie e, in alcuni Paesi, per quelle stradali, lungo tutto lo scorso secolo la parte largamente prevalente degli investimenti è stata di origine pubblica (Brealey, 1996).

La valutazione in merito all’opportunità di realizzare una nuova autostrada, linea ferroviaria o metropolitana in molti casi non è stata prodotta sulla base di un’analisi dei costi e dei benefici e, quindi, con riferimento al costo opportunità delle risorse utilizzate. E, nei casi in cui tali analisi sono state condotte, si sono rilevate nella maggior parte dei casi affette da rilevanti errori con stima per difetto dei costi ed in eccesso di traffici, introiti e benefici economici.

Lo studioso danese Bent Flyvbjerg (2003) ha raccolto i dati relativi ad un campione di 258 progetti realizzati in venti diverse nazioni dei cinque continenti.

Per le linee ferroviarie e metropolitane lo scostamento medio tra i costi a preven-

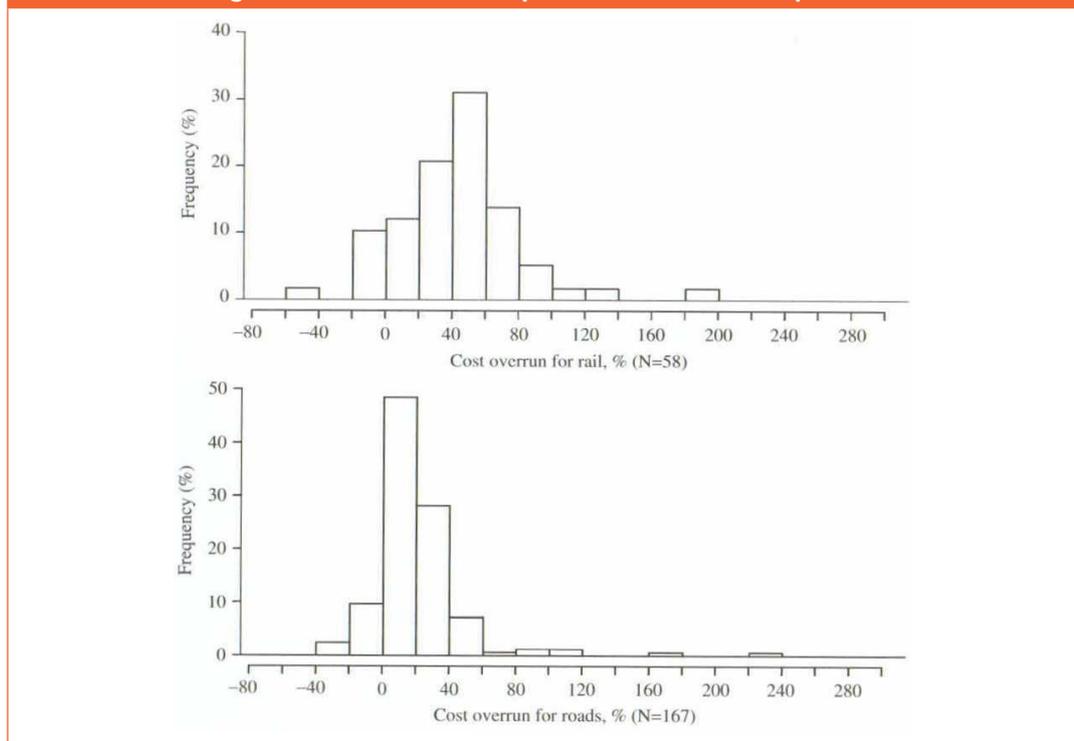
*Francesco Ramella è Fellow dell’Istituto Bruno Leoni*

tivo e quelli a consuntivo è risultato pari al 44,7 per cento, per tunnel e ponti si attesta al 33,8% e per le strade al 20,4 per cento. In media, solo un progetto su dieci è stato completato con rispetto del budget iniziale.

Uno fra i più clamorosi esempi di tale fenomeno è rappresentato dalla ricostruzione del "Bay Bridge" a San Francisco (Trapenberg Frick, 2016): la prima valutazione, che risale al 1995, era di una spesa complessiva di 250 milioni di dollari; all'atto dell'apertura della prima tratta del manufatto, nel 2013, i costi sostenuti sono risultati pari a 6,5 miliardi (+2300% a prezzi correnti).

Per i progetti ferroviari, inoltre, l'utenza reale risulta in media pari al 39% di quella stimata in fase progettuale.

La non casualità degli errori con la netta prevalenza di quelli che, nella fase di decisione, determinano un *bias* a favore della realizzazione delle opere ed il loro persistere nell'arco di più decenni portano ad escludere che essi siano la conseguenza di limitazioni intrinseche delle tecniche di previsione adottate o di errori commessi in buona fede: se queste fossero le motivazioni, in media le stime dovrebbero essere corrette ma, come abbiamo visto, così non è.

**FIGURA 1****Distribuzione % degli incrementi di costo da preventivo a consuntivo per strade e ferrovie**

Fonte: Flyvbjerg, 2003

È quindi ragionevole ipotizzare che non di errori si tratti ma di scelte intenzionali da parte di pianificatori, decisori e promotori volte a favorire l'approvazione ed il finanziamento delle infrastrutture.

## 2. Brebemi: l'autostrada "privata" costruita con soldi pubblici

### 2.1 Costi, finanziamenti e rischi

Il primo passo del lungo e tortuoso percorso conclusosi con l'apertura al traffico del nuovo collegamento autostradale tra Brescia e Milano nel luglio 2014 risale all'ormai lontano 1999 quando, con l'appoggio di gran parte delle associazioni imprenditoriali e degli enti locali lombardi, venne costituita la società "Raccordo Autostradale Brescia Bergamo Milano", in breve Brebemi S.p.A. L'architettura progettuale prevedeva che la nuova infrastruttura venisse realizzata utilizzando la tecnica del *Project Financing* in totale autofinanziamento e senza il ricorso a risorse pubbliche così come previsto dalla L. 18 novembre 1998, n. 415 ("Merloni Ter") che pochi mesi prima aveva introdotto nel nostro ordinamento la possibilità di "presentare proposte con risorse totalmente o parzialmente a carico dei promotori stessi", a condizione che le opere fossero previste dagli strumenti di pianificazione.

L'anno successivo venne abrogato il divieto di costruire nuove autostrade a pedaggio in vigore dal 1975.

Nel giugno 2001 Brebemi presentò la proposta per la realizzazione dell'autostrada che venne accolta dall'ANAS con successiva dichiarazione della pubblica utilità dell'opera e pubblicazione di un bando di gara per l'aggiudicazione della concessione per la progettazione, costruzione e gestione della infrastruttura. L'anno seguente Brebemi diede vita con altre imprese di progettazione e costruzione ad una Associazione Temporanea di Imprese (A.T.I. Brebemi S.p.A. ed Altri) che nel giugno 2003 si aggiudicò la concessione impegnandosi a concludere i lavori in tempi più rapidi rispetto agli altri due concorrenti e nel marzo 2004 si costituì in Società di progetto. Contestualmente Brebemi si trasformò in holding ed assunse il nome Autostrade Lombarde S.p.A.

Il progetto preliminare, redatto nel 2001 e presentato agli enti territoriali e locali nel 2004 venne approvato a fine 2005; nel frattempo erano intervenute modifiche della normativa inerenti le modalità di costruzione (codice della strada, leggi antisismiche, indirizzi ambientali) ed era mutato il quadro infrastrutturale in particolare con riferimento all'obbligo di allineare l'autostrada alla nuova linea ferroviaria AV Milano – Verona. Tali fattori determinarono il raddoppio del costo dell'infrastruttura che dagli iniziali 870 milioni salì a oltre 1,6 miliardi; il Piano economico e finanziario del marzo 2015 ha fatto poi segnare un ulteriore aumento di circa 100 milioni.

La lievitazione dei costi determinò la introduzione di un valore di subentro al termine della concessione pari inizialmente a 920 milioni e successivamente incrementato a 1,2 miliardi.

Nell'agosto 2007 Brebemi stipulò con la Società Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. (CAL) – subentrata ad ANAS S.p.A. in qualità di soggetto concedente – la Convenzione unica di concessione.

Nel gennaio 2009 venne approvato Il Progetto Definitivo dell'opera e nel luglio successivo presero avvio i lavori.

La convenzione prevedeva che il pagamento del valore di indennizzo finale al concessionario uscente fosse assistito da una garanzia prestata dalla Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. a valere sul Fondo di Garanzia per le Opere Pubbliche previsto dalla Legge Finanziaria n. 244 del 2007; non essendo stata erogata tale garanzia, nel marzo 2010 Brebemi decise di attivare la procedura di riequilibrio del Piano Economico Finanziario con la formulazione di una proposta condivisa dal concedente che prevedeva, tra l'altro, l'intervento diretto di

CDP nel finanziamento dell'iniziativa (Autostrade Lombarde S.p.A., 2010).

Dopo l'erogazione di due prestiti ponte ed il rinvio della sottoscrizione del contratto di finanziamento, nel 2013 è stato erogato un finanziamento a lungo termine di 1,8 miliardi con un ruolo predominante di Cassa Depositi e Prestiti (820 milioni) e della Banca europea per gli investimenti (700 milioni con garanzia da parte di Sace, l'assicurazione pubblica controllata da CdP). La quota di finanziamento privata si è così ridotta a soli 300 milioni.

CdP e BEI si sono quindi accollato il rischio d'impresa concedendo finanziamenti erogati a condizioni di mercato, con tassi intorno al 7%.

Un ulteriore sostanzioso aiuto pubblico è stato elargito nel 2015 quando con la legge di stabilità il Governo ha istituito un fondo con una dotazione di 20 milioni annui per il periodo dal 2017 al 2031 "finalizzato alla realizzazione di opere di interconnessione di tratte autostradali per le quali è necessario un concorso finanziario per assicurare l'equilibrio del Piano economico e finanziario"; alla Brebemi sono stati attribuiti 260 milioni di origine statale, a cui si sono aggiunti ulteriori 60 milioni dalla Regione Lombardia<sup>4</sup>. La concessionaria ha inoltre ottenuto una proroga di sei anni della durata concessione, allungata da da 19 a 25 anni.

L'originale caratteristica di autostrada "costruita interamente con i soldi dei privati" è così stata interamente distorta. Le scelte dell'attuale esecutivo e di quelli che l'hanno preceduto sono state dettate dalla volontà di salvaguardare gli interessi degli attuali proprietari, facendo ricadere sugli incolpevoli contribuenti il costo di una scelta imprenditoriale rivelatasi errata.

## 2.2 Traffici

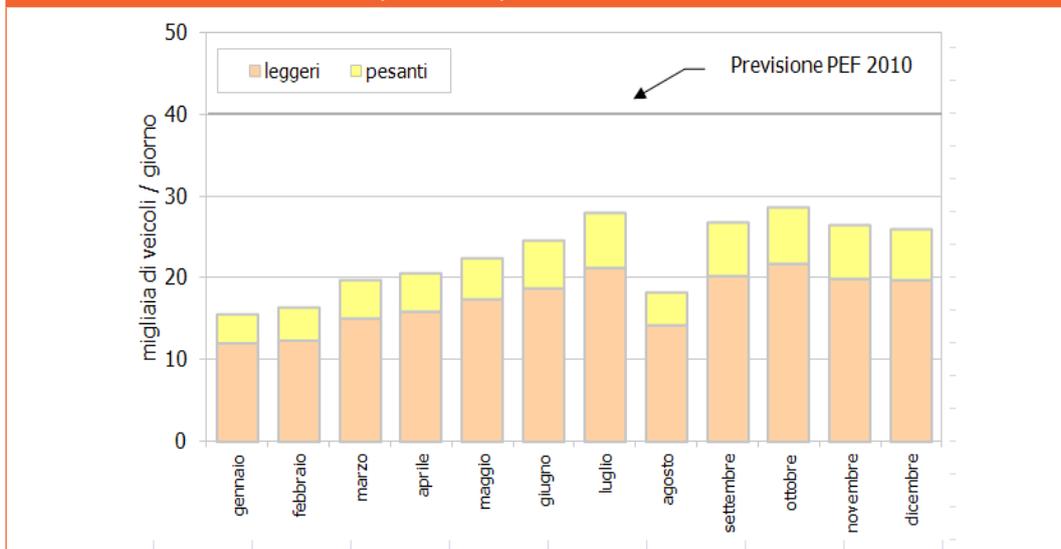
Se, da un lato, come da (cattiva) abitudine internazionale, i costi di costruzione sono cresciuti enormemente rispetto a quelli previsti inizialmente, dall'altro, anche in questo caso come da cliché consolidato, appaiono essere state sovrastimate le previsioni di traffico.

Il Piano economico e finanziario del 2010 stimava infatti che nel 2015 avrebbe utilizzato l'infrastruttura un numero medio di veicoli al giorno pari a circa 40.000; analoga stima era riportata nel sito internet della concessionaria pochi mesi prima dell'apertura al traffico dell'autostrada. A gennaio del 2015 anno sono transitati circa 15.600 veicoli ossia meno del 40% rispetto alla previsione del 2010 (che rivedeva al ribasso valutazioni anteriori). Nel corso dei mesi successivi si è assistito ad un rapido aumento dei flussi che nel mese di ottobre si sono attestati a 28.700 unità, ossia circa i 2/3 del dato previsionale risalente a cinque anni prima; negli ultimi due mesi dell'anno si è registrata una flessione dei traffici di circa il 10%.

Accanto agli effetti della recessione economica, che ha comportato sia una riduzione complessiva dei livelli di traffico che quella della congestione sulle infrastrutture esistenti, hanno pesato negativamente sull'utilizzo dell'autostrada l'adozione di tariffe più elevate rispetto a quelle ipotizzate negli scenari di simulazione e la mancata realizzazione nei tempi previsti delle connessioni (lato Brescia) con la rete autostradale esistente.

---

<sup>4</sup> Brebemi ha peraltro finanziato una parte dei costi sostenuti per la riqualificazione di due arterie ("Rivoltana" e "Cassanese") di adduzione al capoluogo lombardo ed altre opere minori per un ammontare che, stando a quanto dichiarato dal presidente della società, Francesco Bettoni, supera i 600 milioni (Cuda et al. 2015).

**FIGURA 2****Previsioni e dati reali di traffico (anno 2015) dell'autostrada Brescia - Milano**

Fonte: elaborazione su dati AISCAT, 2015

### 3. “Grandi opere”: la fantasia al potere

La vicenda della Brebemi così come delineata nel paragrafo precedente fa apparire paradossale l'aggiudicazione all'opera, avvenuta nel 2014, del premio come miglior *Project Financing* europeo nel settore delle infrastrutture nel 2014. Può essere peraltro di un qualche interesse analizzare quali sono le modalità di finanziamento delle altri “grandi opere” ed in particolare di quelle che interessano l'ambito ferroviario.

Nel nostro Paese il caso più eclatante è quello relativo alla realizzazione delle linee ad alta velocità, Torino-Milano-Roma-Napoli, il cui costo, lievitato tra il 1992 ed il 2006 da 15,5 a 32 miliardi (RFI, 2007) verrà, tranne una quota residuale, a gravare interamente sui contribuenti. Un'iniziale ipotesi di coinvolgimento di soggetti privati (peraltro garantiti dallo Stato), con una quota pari al 60% del capitale di Tav S.p.A., la società alla quale nel 1991 venne affidato il compito di realizzare l'opera, non divenne mai realtà e nel 2008 il progetto ritornò interamente nell'alveo pubblico.

La abnorme crescita dei costi ha fatto sì che, anche laddove il livello di utenza è elevato e paragonabile a quello di altre linee ferroviarie ad alta velocità in Europa, la valutazione socio-economica del progetto nel suo complesso appare essere negativa (Beria et al. 2011). Ad eccezione della tratta Milano-Bologna, i flussi sono inferiori al 50% di quelli necessari a giustificare l'investimento; se i costi a preventivo fossero stati rispettati, l'analisi costi-benefici sarebbe risultata positiva per l'intera tratta Milano-Roma ma non per la Torino-Milano e la Roma-Napoli.

Si tratta peraltro in quel caso di linee che connettono le maggiori aree urbane del Paese e, in particolare nel caso della Milano-Roma, con un ampio bacino di domanda aerea cui attingere.

Le “condizioni al contorno” sono assai più sfavorevoli per le quattro grandi opere ferroviarie riconfermate nell'ultimo “Programma delle infrastrutture strategiche” allegato al Def 2015, ossia: Galleria di base del Brennero (parte italiana), Tunnel ferroviario del Frejus (parte italiana), Terzo Valico dei Giovi e Linea AV/AC Napoli-Bari.

Il costo complessivo a preventivo di tali opere ammonta a poco meno di 20 miliardi di euro.

Ove esistenti (e reperibili), le analisi economiche predisposte per valutare la fattibilità di queste linee si basano su previsioni di domanda del tutto inattendibili; alcune di esse, che risalgono ai primi anni Duemila, sono già state falsificate empiricamente anche prescindendo dall'effetto di ridimensionamento dei traffici correlato alla recessione economica degli ultimi anni.

Esaminiamo, a titolo di esempio, il caso della nuova linea ferroviaria Torino-Lione: le stime di traffico più recenti sono quelle contenute nell'analisi costi-benefici redatta nel 2012 (Pasquali). Come evidenziato in Figura 1, il traffico pesante attraverso i trafori stradali del Fréjus e del Monte Bianco ha conosciuto una forte accelerazione a cavallo degli anni '80 e '90 dello scorso secolo in concomitanza con il completamento del mercato unico e di una capillare rete autostradale a scala continentale e conseguente radicale abbattimento dei tempi di trasporto (eventi che, come evidente, non potranno riproporsi nei decenni a venire); i flussi si sono quindi stabilizzati per oltre un decennio e si sono ridotti di circa il 20% dopo il 2008.

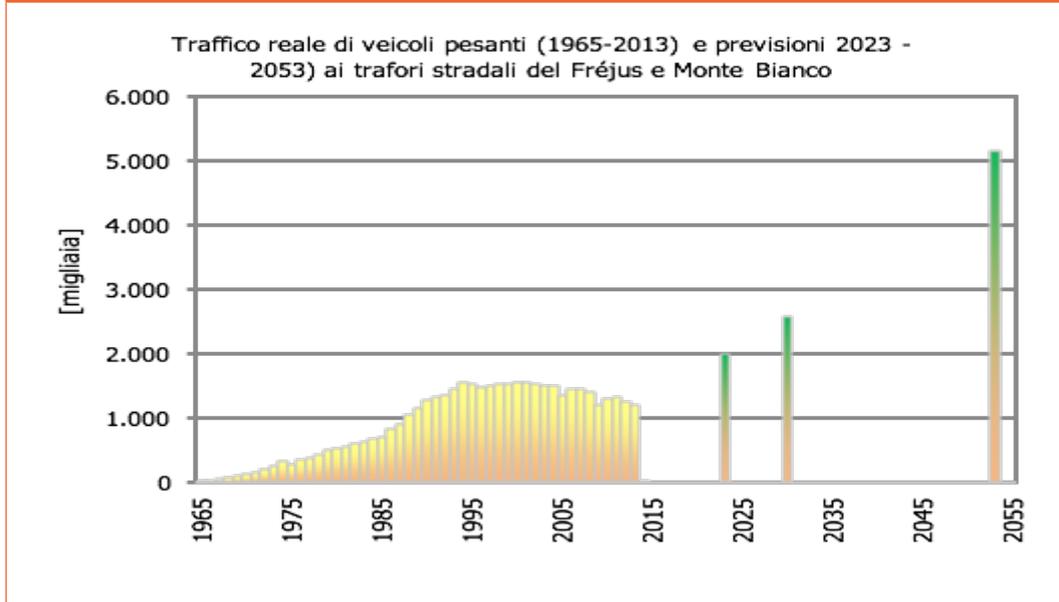
Ora, nell'analisi governativa si ipotizza che i flussi di merce che attraverseranno il versante occidentale delle Alpi su gomma raddoppino tra il 2010 e il 2030 e quadruplichino entro metà secolo. Questi flussi in crescita esponenziale rappresenterebbero il bacino di domanda cui attingerebbe la linea ferroviaria in progetto. Una favola al quadrato: i flussi non si materializzeranno (si accettano scommesse) e quand'anche si manifestassero non verrebbero, se non in minima parte, assorbiti dalla ferrovia a meno che non vengano introdotti vincoli o divieti al trasporto su gomma; è quanto già accaduto nel caso dei traffici nazionali: benché realizzate (con significativo aggravio di costo) con standard costruttivi tali da consentire l'utilizzo anche da parte dei convogli merci, ad oggi non vi è stato alcun caso di utilizzo delle linee AV da parte di treni merci anche laddove la capacità residua delle linee risulta molto elevata.

Nel caso del cosiddetto "Terzo Valico" tra Genova e Milano, un'analisi costi-benefici risalente al 2002 e redatta in modo di difforme rispetto alla metodologia standard prevedeva che le linee esistenti sarebbero state sature nel 2010 con un traffico complessivo pari a 165 treni merci/giorno; il numero reale di convogli è risultato pari a meno della metà (62) di quelli previsti. Si ipotizzava altresì che nell'anno di apertura della nuova infrastruttura il traffico sarebbe più che triplicato e che nel decennio successivo si sarebbe registrata un'ulteriore crescita del 5% annuo a fronte di una crescita annua delle merci movimentate nel porto di Genova tra il 1990 ed il 2006 pari all'1,6% annuo.

A detta dei sostenitori dell'opera, l'esplosione dei traffici deriverebbe dal recupero di competitività del porto di Genova rispetto a quelli del mare del Nord. La realtà è però assai diversa da come abitualmente prospettata. Dalla lettura del rapporto "Doing Business" della World Bank (2103) si evince come attualmente l'importazione/esportazione di un container dal porto di Genova necessiti in media di 17,5 giorni di tempo di cui ben dodici per espletare le formalità amministrative, e comporti un costo di 940 dollari; nel caso dei Paesi Bassi il costo è analogo, ma il tempo medio è di soli 6,5 giorni (e la varianza minore rispetto all'Italia). Il divario non verrebbe modificato, se non in misura marginale, da un'infrastruttura che permetterà una riduzione del tempo di inoltro di circa un'ora (lo 0,24% del totale) e una diminuzione del costo di inoltro dell'ordine del 2%.

**FIGURA 3**

**Traffico reale di veicoli pesanti (1965-2013) e previsioni 2023 / 2053 ai trafori stradali del Fréjus e Monte Bianco**



Fonte: elaborazione su dati SITAF, SITMB e Pasquali, 2012

Per entrambe le opere sopra citate le uniche analisi “terze” finora prodotte (Prud’Homme, 2007, Ponti e Ramella, 2014) pervengono a valutazioni fortemente negative: nel caso della Torino-Lione la perdita economica sarà intorno ai 19 miliardi e quella del “Terzo Valico” di circa 5 miliardi. Un simile bilancio è da attendersi per la linea Napoli-Bari, relazione servita oggi da meno di 20 treni al giorno. Quest’ultimo, come i due precedenti, è in tutta evidenza un progetto riconducibile a quelli che il “Rapporto Giarda” (2011) individuava come: “sprechi di tipo 7: progettazione di opere di dimensione eccessiva rispetto alla capacità realisticamente sfruttabile”.

Nel caso del Traforo del Brennero i traffici attuali sono molto più consistenti ma una valutazione indipendente (Beria e Grimaldi, 2014) dell’analisi costi-benefici svolta nel 2004 evidenzia anche in questo caso problemi metodologici e errori di sovrastima dei flussi futuri.

#### 4. Lasciare fare al mercato si può

Quale che sia lo scostamento tra le previsioni della domanda e la realtà, il punto che accomuna la costruzione delle grandi opere che siano in partenza opere pubbliche o che nascano come *project financing* è che, alla fine, gli errori di valutazione ricadono sulla collettività dei contribuenti. Nel caso del *project financing*, come è quello di BREBEMI, l’operazione è ancor più perniciosa poiché introduce, sulla carta, meccanismi di mercato che fanno presumere che sia finita l’epoca dei finanziamenti pubblici a pie’ di lista, e che fanno persino credere ai contribuenti di essere al riparo dal dover garantire per gli investitori iniziali.

Da questo punto di vista, lo schema di decreto legislativo in materia di appalti e concessioni<sup>2</sup>

2 Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l’attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a

ora all'esame parlamentare per il relativo parere, se confermato potrebbe rappresentare un passo nella giusta direzione. Esso infatti accolla il rischio operativo nel partenariato pubblico privato al concessionario: con ciò si intende che non solo il rischio di costruzione, ma anche quello di disponibilità e di domanda dei servizi resi per il periodo di gestione dell'opera ricade sull'operatore economico.

Guardando alla realtà italiana, tuttavia, al momento le scelte di investimento in infrastrutture non paiono in alcun caso essere sorrette da un sistema di incentivi che premi il decisore in caso di successo e lo punisca qualora la sua scelta si riveli errata. Da un lato, il soggetto pubblico quando direttamente responsabile del finanziamento degli investimenti sembra essere del tutto indifferente alla sostenibilità economica degli stessi; dall'altro, quando, come nel caso della Brebemi, è il privato a farsi promotore di una iniziativa assumendosi la responsabilità iniziale del reperimento delle risorse necessarie, lo Stato interviene in corso d'opera accollando alla collettività il rischio e tradendo così interamente le premesse di un meccanismo regolatorio, quello del *project financing*, finalizzato a mettere al riparo i contribuenti e come tale ampiamente propagandato. Guardando alla realtà italiana, siamo assai lontani dall'adozione e, soprattutto, dalla applicazione "senza sconti" di un modello di concessione del tipo "build-finance-operate-transfer" (BFOT) nel quale il concessionario avrebbe tutto l'interesse a minimizzare i costi dell'intero ciclo di vita dell'opera (e non solo quelli iniziali di costruzione con implicito disinteresse per quelli di manutenzione) e, in prima battuta, a non realizzarla qualora, da una seria analisi finanziaria, possa già presumere di non rientrare nell'investimento senza dover chiedere il sostegno della finanza pubblica. Brebemi, da questo punto di vista, è un esempio paradigmatico.

Una ricerca curata da Allen Consulting Group (2007) ha analizzato il divario fra i costi ed i tempi di realizzazione stimati all'approvazione di un progetto e quelli reali per cinquantaquattro interventi infrastrutturali in Australia. È stato verificato che, nel caso di progetti realizzati con il coinvolgimento di capitali privati (Public Private Partnership), lo scostamento dei costi è risultato in media pari al 13,9% a fronte del 44,7% per gli investimenti interamente a carico del settore pubblico; le opere realizzate in PPP presentano inoltre scostamenti inferiori in termini di tempi di esecuzione (17,6% contro 24,3%). I divari risultano essere superiori alla media per i progetti di maggiori dimensioni e complessità.

Tale approccio manterrebbe la sua validità anche nei casi in cui la sostenibilità economica di un progetto si discosti significativamente da quella finanziaria ovvero vi siano benefici "esterni" (minore impatto ambientale e minore congestione su altre componenti della rete infrastrutturale) o nel caso il decisore pubblico voglia perseguire la massimizzazione del benessere degli utilizzatori delle infrastrutture; in questa ottica, i ricavi da traffico potrebbero risultare inferiori a quelli necessari per ripagare i costi di investimento e di gestione. Poiché sia i benefici esterni che quelli degli utenti sono direttamente correlati alla domanda soddisfatta, lo schema dell'investimento privato potrebbe essere mantenuto con la variante della corresponsione di un predeterminato contributo pubblico per singola unità di traffico reale (e non stimata a preventivo).

Cosa potrebbe accadere in un tale assetto nel caso si registrassero scostamenti dei costi e/o dei traffici? Il "salvagente" pubblico sarebbe, come nel caso della BREBEMI, ineludibile? Non necessariamente: in ambito internazionale non mancano (rari) casi nei quali i normali meccanismi di mercato hanno operato anche nel settore delle infrastrutture.

Il più eclatante è probabilmente quello del tunnel sotto la Manica. Da ambo i lati del Canale, la quasi totalità dei rappresentanti politici di maggioranza e di opposizione premevano per la realizzazione dell'opera a carico dei contribuenti. Di diverso parere (sola o quasi) fu Margaret Thatcher, che diede il via libera alla costruzione a condizione che il collegamento ferroviario sottomarino "non ricevesse un solo penny dalla finanza pubblica". Così fu: il tunnel venne inaugurato, con molti anni di ritardo rispetto alla previsione iniziale, nel 1994. Il budget venne sforato dell'80% e nel 2000 il traffico risultava essere di poco superiore al 40% delle stime. Le quotazioni delle azioni della concessionaria Eurotunnel, emesse nel 1987 intorno ai 6 euro e che avevano superato i 20 € nel 1989, crollarono a meno di 1 € nel 1996, fino a quasi ad azzerarsi nel 2005. L'intervento governativo fu limitato all'allungamento della concessione una prima volta nel 1993 da cinquantacinque a sessantacinque anni ed una seconda nel 1997 fino 99 anni (1987/2086).<sup>3</sup>

Nello scorso decennio vi sono stati altri due casi nei quali il soggetto pubblico è riuscito a "vincere la tentazione" di intervenire (Poole et al. 2011).

Il primo è quello di un'autostrada a pedaggio di 32 km al confine tra Stati Uniti e Messico, la "Camino Colombia Toll Road", destinata prevalentemente ai mezzi pesanti. L'infrastruttura, costata 90 milioni di dollari, venne aperta al traffico nell'anno 2000; il traffico risultò largamente inferiore alle previsioni e la società esercente dichiarò fallimento dopo tre anni passando nelle mani del principale creditore per soli 12 milioni; poco dopo, questi la cedette per 20 milioni, poco più di un quinto dell'investimento, al Dipartimento dei Trasporti del Texas.

Il secondo è rappresentato dal Cross-City Tunnel a Sydney: inaugurato nel 2005 il tunnel a due corsie per senso di marcia ha fatto registrare un traffico pari ad un terzo di quello previsto. La società concessionaria dopo un solo anno di esercizio ha dichiarato bancarotta. Il sindacato dei creditori ha individuato un nuovo gestore che a sua volta nel 2013 ha ceduto il controllo dell'infrastruttura a *Transurban*, uno di maggiori operatori mondiali nel settore delle infrastrutture a pedaggio.

È dunque possibile che i normali meccanismi di mercato operino anche nel caso delle infrastrutture, premiando gli imprenditori avveduti e punendo quelli avventati (o anche solo sfortunati) ed evitando che a correre rischi siano i contribuenti impossibilitati a rifiutare proposte di investimento in molti casi prive di solide fondamenta.

---

3 L'accordo stipulato nel 1987 da Eurotunnel con le imprese ferroviarie pubbliche britannica, francese e belga assegnava ad esse la disponibilità del 50% della capacità della infrastruttura a fronte del pagamento di una quota fissa annua, di una quota correlata al numero di transiti oltre che ad un pagamento ("Minimum User Charge") tale da garantire per i primi venti anni di esercizio un introito minimo: negli ultimi due anni di corresponsione, 2005 e 2006, tale contributo minimo è stato pari rispettivamente a 105 ed a 95 milioni di Euro (Gilson, 2001).

### Riferimenti bibliografici

- AISCAT. 2015. Aiscat Informazioni, edizione mensile (gennaio – settembre).
- ALLEN CONSULTING GROUP. 2015. Performance of PPPs and Traditional Procurement in Australia, Melbourne, Australia.
- Autostrade Lombarde S.p.A. 2010. Bilancio sociale
- Beria, P., Grimaldi, R. 2011. An Early Evaluation of Italian High Speed Projects. *Tema. Journal Of Land Use, Mobility And Environment*, 4(3).
- Beria, P., Grimaldi, R. 2014. Valutazione indipendente dell'Analisi Costi Benefici ufficiale della nuova galleria di base del Brennero. Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL), DASTU – Politecnico di Milano.
- Brealey, R.A., Cooper, I.A., Habib, M.A. 1996. Using Project Finance to Fund Infrastructure Investments. *Journal of Applied Corporate Finance*, 9(3), 24-38.
- Cuda, R., Di Simine, D., Di Stefano, A. 2015. Anatomia di una grande opera. La vera storia della BreBeMi, Milano, Edizioni Ambiente.
- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. 2003. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*, Cambridge (UK), Cambridge University Press.
- Gilson, S. C. 2001. *Creating value through corporate restructuring: case studies in bankruptcies, buyouts and breakups*, Hoboken, New Jersey, John-Wiley & Sons.
- Giarda P. 2011. Dinamica, struttura e governo della spesa pubblica: un rapporto preliminare. Working Paper DISCE Università Cattolica del Sacro Cuore.
- Pasquali, F. (a cura di) 2011, Quaderni dell'Osservatorio Torino-Lione, volume n. 8 "Analisi costi benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino Lione", Struttura di Missione Torino – Lione, Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- Poole, R. W., Samuel, P. 2011. *Transportation Mega-Projects and Risk*. Reason Foundation Policy Brief 97.
- Ponti, M., Ramella, F. 2014. Un po' di conti sul terzo valico. *lavoce.info*, 8 aprile
- Prud'Homme, R. (2007) "Essai d'analyse coûts-bénéfices du tunnel ferroviaire Lyon-Turin".
- Trapenberg, F. K. 2016. *Remaking the San Francisco–Oakland Bay Bridge. A Case of Shadowboxing with Nature*, Abingdon (UK), Routledge.
- RFI. 2007. RETE AV/AC. Analisi dei costi. Audizione del Presidente e dell'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato S.p.A., prof. Innocenzo CIPOLLETTA e ing. Mauro MORETTI, 8a Commissione Lavori Pubblici del Senato, 21 marzo.
- World Bank 2012. *Doing Business in Italy 2013*, Washington.



## IBL Focus

### Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

### Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.