

APPUNTO

Le autostrade nella Federazione Russa

La Federazione Russa non dispone di una rete stradale ed autostradale comparabile a quella dei Paesi sviluppati. Per ovviare a questa carenza strutturale, nel 2009 è stata istituita la “Russian Highways State Company” (Avtodor), una società statale senza scopo di lucro voluta dal Governo come strumento agile e specifico per elaborare progetti, effettuare e gestire ingenti investimenti, attrarre capitali privati interessati a *partnership* strategiche nel settore delle strade a veloce scorrimento.

1. Il piano di Avtodor

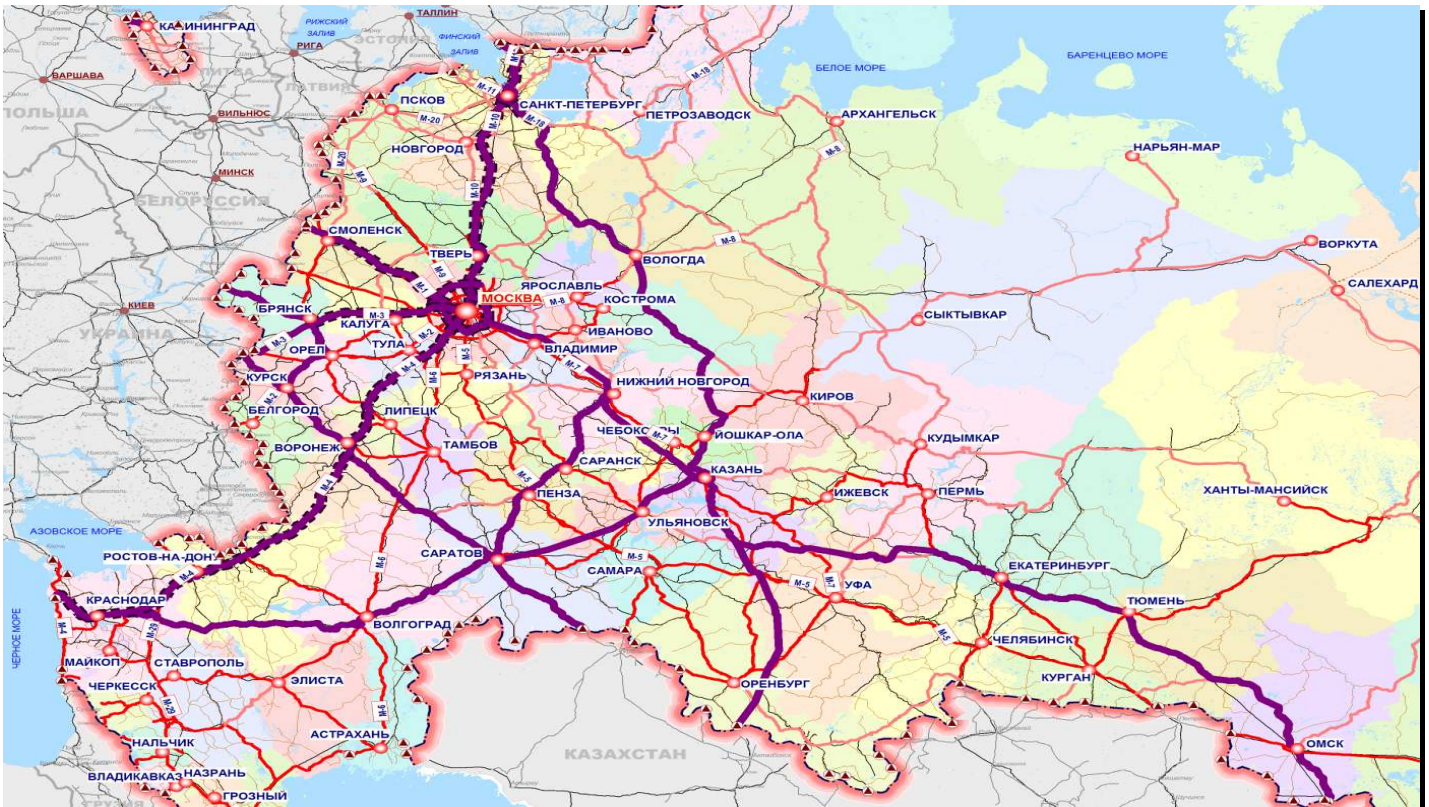
La società ha elaborato un piano di investimenti e progetti infrastrutturali specifici per i quali cerca partner privati anche europei (un’impresa francese e’ in questo mercato già da tempo) disposti ad accordi di *partnership* privata-pubblica (PPP) per trasformare questi progetti nella nuova realtà infrastrutturale del Paese. Per far questo, Avtodor ha preventivato investimenti per 1393 miliardi di Rubli da qui al 2019 (circa 35 miliardi di Euro).

Il piano prevede la costruzione, entro il 2030, di una rete di strade veloci ed autostrade basato sulle seguenti tratte:

- 1) da Mosca a Smolensk, l’autostrada M1 “Bielorussa”;
- 2) da Mosca a Bryansk, l’autostrada M3 “Ucraina”;
- 3) da Mosca a Novorossiysk passando per Rostov sul Don e Krasnodar, l’autostrada M4 “Don”;
- 4) da Mosca a San Pietroburgo, per poi proseguire fino al confine finlandese;
- 5) un anello intorno a Mosca;
- 6) da Mosca a Omsk passando per Vladimir, Nižnij Novgorod, Kazan, Ekaterinburg e Tyumen;
- 7) un collegamento tra San Pietroburgo e Kazan passando da Vologda, evitando quindi Mosca;
- 8) due collegamenti tra Saratov e l’autostrada “Don”, passando in un caso da Volgograd e nell’altro da Voronez (in questo secondo caso, il piano prevede di proseguire la costruzione della strada fino ad unirsi con l’ M3 a Bryansk e con l’ M1 in territorio bielorusso);
- 9) collegamenti tra Saratov e Nižnij Novgorod (passando per Penza) e Kazan (passando per Uljanovsk);
- 10) collegamenti al Kazakistan da Saratov e da Kazan (passando a est di Orenburg).

Nei casi dei progetti 1, 2 e 3 si tratta di ammodernamento ed allargamento di autostrade già esistenti. Al contrario, gli altri 7 progetti sono di costruzione “da zero” di autostrade moderne. L’obiettivo di Avtodor è quello di gestire, entro il 2030, una

rete di circa 12.000 km di strade ed autostrade. Ecco una cartina del piano per il 2030, con in colore viola i 10 progetti sopra elencati.



2. I modelli di *partnership* pubblico-privato (PPP)

Esistono diversi modelli di PPP che, a seconda dei progetti, Avtodor propone ai suoi interlocutori. Di seguito una descrizione di ciascuno di questi modelli.

2.1 Direct toll concession. In questa modalità, impiegata solo in caso di alti flussi di traffico, il ritorno dall'investimento è garantito dai pedaggi. Avtodor, in questo senso, garantisce di aver selezionato le tratte nelle quali propone questo tipo di partenariato proprio scegliendo quelle con i flussi di traffico maggiori, e specifica che il "rischio di traffico è in toto a carico del concessionario". Avtodor richiede che il concessionario cofinanzi la progettazione e la costruzione vera e propria (o manutenzione, a seconda dei casi). La concessione ha una durata di 25-35 anni.

2.2 Availability payment concession. Qui il "rischio traffico" è in carico al concedente, lo Stato russo, che incassa i proventi dai pedaggi e ripaga l'investitore privato sulla base di un accordo svincolato dal flusso di traffico effettivo. La concessione ha una durata di 25-35 anni.

2.3 Long-term investments agreement. Molto simile alla precedente modalità, con due differenze fondamentali: l'investimento privato non può superare i 10 miliardi di rubli (250 milioni di Euro), e dell'esecuzione del progetto non è garante la

Federazione Russa, ma Avtodor, che si assume così i rischi di traffico. La concessione ha una durata molto più lunga dei precedenti due modelli.

2.4 Investment agreement at Pre-project Stage (IAPS). In questa modalità, in cui si richiede all'investitore di "entrare in gioco" in una fase antecedente anche alla progettazione vera e propria (studi di fattibilità, elaborazione di *business plan*), il rientro del capitale è assicurato da una compensazione diretta da parte di Avtodor o del futuro concessionario.

2.5 Operation & Maintenance Contract. L'ultima delle cinque modalità, mai sperimentata in Russia, ma di grande interesse per le società italiane specializzate nella manutenzione e gestione dei tratti autostradali.

3. I bandi

Nel quadro del grande piano di investimenti sopra brevemente illustrato, si possono individuare due tipi di accordi con Avtodor ai quali i privati possono aspirare:

- Investment agreement. Normativa di riferimento: legge 223 del 2011
- Concession agreement. Normativa di riferimento: legge 115 del 2005

I entrambi i casi viene emesso un bando, pubblicato sui siti internet www.rosseltorg.ru, www.zakupki.gov.ru, e www.russianhighways.ru. Come garanzia alla partecipazione effettiva al bando, viene richiesto il pagamento di un "Bid Bond", una cifra compresa tra lo 0.5% e l'1% del valore del contratto. Per partecipare alla prima fase del bando, quella di preselezione, in alcuni casi può essere sufficiente la garanzia di una banca.

4. I progetti più imminenti

4.1 I progetti già approvati e operativi

Alcuni dei progetti sopra elencati sono già stati approvati ed in fase di realizzazione:

- M11 Mosca-San Pietroburgo (tra il km 15 ed il km 58), seguendo lo schema del "Direct toll concession"; e tra il km 258 ed il km 334, seguendo lo schema del "Availability payments concession scheme". 2,9 miliardi EUR stanziati;
- Circonvallazione di Odintsovo, seguendo lo schema del "Direct toll concession". 580 milioni di euro stanziati;
- M4 ("Don") Mosca-Novorossiysk, tra il km 225 ed il km 633 seguendo lo schema del "O&M contract", e tra il km 633 ed il km 715 seguendo lo schema del "Investment agreement for pre-project stage". 180 milioni EUR stanziati.

4.2. I progetti prossimi venturi

Esistono poi progetti in cantiere, per i quali verranno pubblicati bandi nei prossimi mesi, secondo le modalità sotto riportate:

- Mosca-San Pietroburgo tra il km 58 al km 149, seguendo lo schema del “Direct toll concession” (1,46 miliardi EUR); e tra il km 543 ed il km 684, seguendo lo schema del “Availability payments concession” (2,68 miliardi EUR);
- Mosca-Novorossiysk (M4), tra il km 21 ed il km 225 seguendo lo schema del “O&M contract” (170 milioni EUR); tra il km 633 ed il km 715, seguendo lo schema del “Availability payments concession”; tra il km 715 ed il km 1119, seguendo lo schema del “Long term investments agreement” (740 milioni EUR); e tra il km 1091 ed il km 1319, seguendo lo schema del “O&M contract” (320 milioni EUR);
- Mosca-Smolensk (M1), tra il km 33 ed il km 456, seguendo lo schema del “Availability payments concession” (4,43 miliardi EUR);
- l’anello attorno a Mosca (Central Ring Road). In particolare, le sezioni 1 (dallo svincolo M11 all’M7 - 1,69 miliardi EUR), 3 (dallo svincolo M7 all’M4 - 1,65 miliardi EUR) e 4 (dallo svincolo M4 all’M1 1,55 miliardi EUR), seguendo lo schema del “Availability payments concession”.

I bandi relativi ai predetti progetti verranno pubblicati tutti entro i prossimi due anni. Si tratta di oltre 1300 km di autostrada per cui sono già stati stanziati circa 17 miliardi EUR e per cui si richiedono partecipazioni private comprese tra il 20 ed il 50% dell’investimento complessivo.

(Red. Bencini / Salvoni)