

Tassa occulta Invece di riprendersi le tratte, lo Stato fa un duplice regalo ai concessionari: gli concede pedaggi più alti a fronte di scarsi investimenti, e poi proroga loro la gestione. Così gli utili sono stellari

Accordi segreti con le autostrade: ci spennano a nostra insaputa

» **GIORGIO RAGAZZI**

La globalizzazione ha messo in crisi molti settori ma in Italia ce n'è uno che non teme né concorrenza né obsolescenza tecnica, non ha bisogno di cercarsi clienti e lo Stato gli assicura lautissimi profitti. Ciò che conta per i concessionari autostradali è mantenersi l'amizizia dei funzionari pubblici e dei ministri. Persino nell'eccezionale crisi del 2012-13, quando il traffico sulle autostrade diminuì del 10%, i loro profitti non diminuirono grazie al continuo aumento delle tariffe.

La gallina dalle uova d'oro è a doppia corsia

Secondo il ministero dei Trasporti che regola le tariffe, i pedaggi continuano ad aumentare pur in assenza di inflazione perché occorre remunerare gli investimenti. Non si capisce perché autorizzino investimenti che non riescono a remunerarsi da soli con l'incremento del traffico. Ma di investimenti le concessionarie ne fanno comunque sempre meno: solo circa un miliardo di euro nel 2016, la metà di quanto speso nel 2010-12; rispetto a quegli anni invece i ricavi netti da pedaggi sono aumentati del 18%, a 5,7 miliardi nel 2016. La gran parte della rete è "matura", non abbisogna di investimenti significativi e quindi genera ampi flussi di cassa: non meraviglia che i due maggiori gruppi stiano sempre più investendo questi esuberanti all'estero.

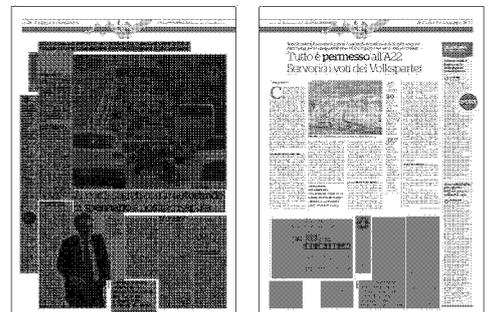
I signori al governo accontentano su tutto

L'ultimo anno ha visto accolte tutte le richieste di proroghe delle concessionarie: Autobrennero (per l'85% soci pubblici), Autovie venete (Friuli Spa con l'86%), Brescia-Padova (della A4 Holding Spa, compagnia della spagnola Albertis) e ora sono in preparazione proroghe anche per la società Autostrade (Aspi, controllata da Atlantia del gruppo Benetton con l'88%) e per la A4 Torino-Milano (quindi gruppo Gavio.)

La concessione dell'Autobrennero è scaduta nel 2014, ma la società continua a incassare un margine operativo lordo di 160 milioni l'anno: un regalo del concessionario (lo Stato) senza un valido motivo. Si attende che gli azionisti pubblici rilevino le quote dei privati di modo che lo Stato possa assegnargli per 30 anni la concessione dell'autostrada, senza gara, con la giu-



Di parte?
Il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, vuole allungare la concessione per l'A22
LaPresse



stificazione che si tratterebbe di un "servizio pubblico" gestito *in house* (ammesso che la gestione di un'autostrada sia classificabile come tale). Questo accordo, oltre a sancire un regalo dello Stato al Trentino-Alto Adige stimabile attorno a 6 miliardi, affossa anche ogni speranza che, una volta ammortizzati gli investimenti e terminate le concessioni, sia possibile ridurre sostanzialmente i pedaggi sulla nostra rete autostradale. I pedaggi, introdotti per coprire i costi, sono ormai diventati, per la parte prevalente, imposte sulla mobilità che continueranno a gravare sulle prossime generazioni senza però che i proventi vadano allo Stato.

4

Miliardi

Il costo per realizzare la "gronda" di Genova. Per questo il ministero vuole concedere al gestore (Aspi) una proroga di 4 anni. Che significa incassare oltre 8 miliardi

L'idea impossibile del servizio "in house"

Ci si aspetterebbe che la decisione di svolgere questo "servizio pubblico" *in house* venisse coerentemente estesa a tutte le concessioni che vanno a scadenza, riappropriandosene lo Stato, almeno per quelle autostrade che non richiedono rilevanti investimenti o indennizzi al concessionario uscente. Un caso ovvio sarebbe quello della Torino-Savona, che è scaduta da poco. Ma anche in questo caso sembrano prevalere gli interessi delle concessionarie: il ministero ha infatti deciso di mettere a gara il rinnovo di questa concessione, assieme a quella della Ativa già scaduta da tempo e pure controllata dal gruppo Gavio; la combinazione delle due in un'unica gara faciliterà certo il rinnovo al concessionario uscente.

Il ministero ha sottoposto alla Commissione l'intenzione di prorogare per quattro anni la concessione della Torino-Milano (A4, gruppo Gavio), dal 2026 al 2030, per

BRUTTE SORPRESE

Per i cittadini è un costo occulto: aumenti, tariffe troppo alte e mancati introiti per l'Italia se gestisse le strade in proprio

consentire a questa di investire 350 milioni che servono per completare la Asti-Cuneo. Brillante idea, ma è difficile capire l'aritmetica. La A4 genera un margine operativo di circa 180 milioni l'anno (crescente nel tempo) che per 4 anni sarebbero 720 milioni, cioè il doppio dell'investimento previsto nella Asti-Cuneo.

Operazioni anomale E qualche sospetto

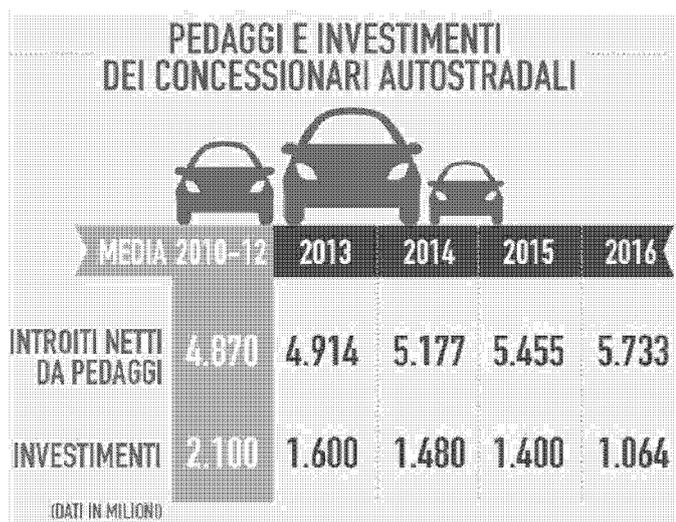
Il ministero asserisce che le proroghe dovrebbero servire anche per limitare gli aumenti di tariffa. Cioè, per evitare il malumore degli utenti di fronte a incrementi di pedaggio che sembrano ingiustificati, si preferisce remunerare i concessionari con le proroghe: in questo caso gli utenti finiranno sempre per pagare, ma senza saperlo! Essendo poi i piani economico-finanziari secretati, nessuno che non sia all'interno degli uffici del ministero riuscirà mai a sapere quanta parte degli utili delle proroghe saranno stati stornati agli utenti e quanta sarà invece "regalo" al concessionario. Il fatto che siano i concessionari a sollecitare le proroghe è già di per sé indicativo.

Non è chiaro poi a che titolo la A4 verserebbe i 350 milioni per investimenti nella Asti-Cuneo: è pensabile che sarà un trasferimento "gratuito", come sarebbe giustificato dai profitti ottenuti grazie alla proroga? Sarebbe un'operazione anomala e c'è motivo di sospettare. Ricordiamo che proprio la A4 ottenne nel 1999 una proroga di ben 12 anni motivata principalmente dalla necessità di finanziare la terza

corsia; quegli investimenti però furono poi puntualmente remunerati con forti incrementi di pedaggio. Quindi c'è il rischio che dei benefici ottenuti grazie alle proroghe il ministero non tenga un'esatta contabilità e che alla fine la proroga si traduca in profitto netto per il concessionario e gli investimenti finiscano così per essere remunerati due volte, prima con la proroga e poi con gli incrementi di tariffa. Tutto è possibile, nei meandri di piani economico-finanziari proiettati su molti anni e secretati. Considerazioni analoghe valgono anche per la proroga di 10 anni alla Brescia-Padova, ottenuta col pretesto di dover completare la Valdastico e per l'altra proroga di quattro anni che il ministero intende concedere all'Aspi, prevalentemente al fine di finanziare la "gronda" di Genova che costerebbe circa 4 miliardi. Anche qui l'aritmetica lascia perplessi: l'Aspi ha un margine operativo lordo di 2,4 miliardi e un flusso di cassa operativo di 2,1 miliardi l'anno, che per quattro anni farebbero più del doppio dell'investimento previsto, senza considerare poi l'incremento delle tariffe nei prossimi due decenni.

Le proroghe sono uno dei rari casi in cui si può avere "un pasto gratis", visto che gli utenti che pagheranno il conto ne restano ignari. È possibile quindi mantenere buoni rapporti con i concessionari e soddisfare i loro appetiti senza il costo politico di un'opinione pubblica contraria. Perché allora un ministro dovrebbe scontrarsi con loro cercando di ridurre i profitti o revocando allo Stato le concessioni che vengono a scadenza?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VIETATO SAPERE

I piani economico-finanziari sono secretati Solo al dicastero si conosce l'entità dei "favori" alle aziende



La scheda PROROGHE E CONCESSIONI

Nell'ultimo anno sono state accolte tutte le richieste di proroghe delle concessionarie: Autobrennero (per l'85% soci pubblici), Autovie venete (Friuli Spa con l'86%), Brescia-Padova (della A4 Holding Spa, compagnia della spagnola Albertis) e sono in preparazione proroghe anche per Autostrade (controllata da Atlantia del gruppo Benetton con l'88%) e per la A4 Torino-Milano (quindi gruppo Gavio)

18%

L'aumento

Nonostante la crisi i ricavi netti da pedaggio sono saliti (5,7 miliardi nel 2016) continuamente, grazie al continuo aumento delle tariffe. Mentre nel 2012-13 il traffico calava del 10%

.....

