

Le concessionarie

Autostrade, gioia per i privati in dieci anni 9 miliardi ai soci

Il traffico nel 2018 è tornato ai livelli pre crisi. Controllo dei costi e rialzi oltre l'inflazione garantiscono 11 miliardi di utili e alti dividendi. Nel 2019 solo sei mesi di pedaggi fermi

Nelle casse dello Stato sono arrivati 2,9 miliardi sugli 8 complessivi pagati dagli automobilisti nel 2017

ETTORE LIVINI, MILANO

La tragedia del Ponte Morandi (con annessa minaccia di revoca alla concessione dei Benetton) è ormai quasi uscita dai fari della cronaca. Le polemiche sull'Autobrennero in tilt per una nevicata nei giorni della merla paiono già in naftalina. E le autostrade tricolori festeggiano un 2018 da record confermandosi un bancomat più sicuro di un Bot per i loro soci: il traffico di veicoli, salito circa dello 0,5%, è tornato ai livelli pre-crisi. E i bilanci dei gestori - malgrado il semi-congelamento dei rincari tariffari fino a giugno - si avviano a registrare un altro anno d'oro che arricchirà il tesoretto accumulato nell'ultimo decennio: dal 2008 al 2017 le concessionarie hanno messo assieme 11,4 miliardi di utili (7,4 la sola Autostrade per l'Italia). E tra dividendi e distribuzione di riserve straordinarie gli azionisti si sono spartiti 9,5 miliardi di cedole. Poco più di 500 milioni finiti nelle tasche degli enti locali, il resto ai soci privati. Degli 8 miliardi di pedaggi pagati nel 2017 - cifra che non dovrebbe cambiare molto nel 2018 - allo Stato, il legittimo proprietario della rete, ne sono arrivati tra canone, Iva e tasse pagate sugli utili 2,9 miliardi.

Il Bingo dei concessionari

La ricetta del Bingo dei concessionari è semplice: tra 2008 e 20016, ultimo dato disponibile, i loro investimenti (13 miliardi) e le spese manutenzione (5,4 miliardi) hanno centrato rispettivamente al 69,4% e al 100,8% gli impegni concordati con lo Stato. Ma gli au-

menti tariffari spuntati grazie ai meccanismi delle complesse convenzioni firmate con la proprietà pubblica (desecretate a tappe dopo anni di mistero dal governo Gentiloni prima e da quello Conte poi) sono stati di gran lunga superiori all'inflazione: Autostrade per l'Italia ha spuntato l'ok a un +25%, la Brescia-Padova ha ottenuto aumenti pari al 34%, la Milano-Torino dell'84%. Ben più del 12% registrato dall'inflazione nello stesso periodo. Il controllo dei costi ha trasformato così le concessionarie in macchine da soldi capaci di generare complessivamente un utile operativo tra i 2 e i 2,5 miliardi l'anno. Con un 2017 chiuso con profitti netti di quasi 1,7 miliardi. Soldi che i gestori hanno girato quasi sempre e in buona parte a stretto giro di posta ai loro azionisti: Autostrade per l'Italia, per dire, ha girato ai soci una somma pari al 98% dei guadagni.

Gli aumenti dei pedaggi - grazie alla moral suasion del ministero dei Trasporti - sono stati congelati sul 85% della rete italiana per sei mesi. Si tratta di uno stop "tecnico" già sperimentato in passato che rinvia solo la data dell'incasso, visto che le concessionarie (salvo diversi accordi con il governo) preleveranno nella seconda parte dell'anno quanto non hanno messo in cassa nella prima.

I rincari (semi)congelati

Gli incrementi richiesti dai gestori variavano dallo 0% della Milano-Torino fino al 27,2% della Tirrenica, passando dallo 0,87% proposto da Autostrade per l'Italia. I rincari sono invece già operativi su alcune tratte - diverse fanno capo al gruppo Gavio - e vanno dall'1,86% dell'Autocisa, al 4,19% della Brebemi fino al 6,32% di alcune tratte valdostane.

L'incasso pubblico

Una fetta del tesoretto raccolto ai caselli va, ovviamente, anche al-

lo Stato. Che tramite l'Anas è il legittimo proprietario dei 6.023 km. di rete autostradale nazionale, dati in "affitto" alle singole concessionarie (in tutto sono 22) con convenzioni a lunga durata.

Il primo incasso pubblico, quello più diretto, sono gli 840 milioni annui di canone pagati dai gestori, di cui di cui circa 743 finiscono direttamente nelle casse dell'Anas. Briciole rispetto alle entrate garantite dall'Iva sui pedaggi, pari secondo l'Aiscat nel 2017 a 1,45 miliardi. Un altro po' di gettito arriva infine direttamente dalle tasse sui profitti versate dalle società di gestione: dal 2008 in totale quasi 6 miliardi, pari a circa 580 milioni ogni dodici mesi. Risultato finale: degli 8 miliardi (dati Aiscat) di pedaggi raccolti ai caselli nel corso del 2017, allo Stato ne sono arrivati circa 2,9, il 36% degli incassi complessivi.

Più circolazione, meno i morti


Il ritorno "immateriale" degli investimenti fatti sulle autostrade dai gestori (riconosciuto come componente importante negli aumenti tariffari) è il deciso miglioramento della sicurezza della rete. Negli ultimi 10 anni il traffico ha seguito, come sempre accade, l'andamento dell'economia. Crollando dagli 83,7 miliardi veicoli/km del 2008 ai 75 del 2013 per risalire la china e recuperare tutto il terreno perduto, con un 2018 che dovrebbe chiudere di nuovo non troppo distante dagli 84 miliardi. La mortalità nello stesso periodo è scesa del 37%, gli incidenti del 27%.




I numeri

Ecco le autostrade d'oro

Dati in milioni di euro
Periodo 2008-2017



	Tasse	Utili	Dividendi	Pedaggi (var. % dal 2008)
Ativa (Torino-Ivrea)	108	186	123	38,25
Autostrade per L'Italia	3.680	7.425	7.315	25
Brennero	320	762	245	15,8
Brescia-Padova	138	294	120	32,3
Centropadane (Piacenza-Brescia)	59	100	63	24,7
Cisa	49	117	55	33
Autofiori	92	237	187	20,8
Autovie Venete	136	217	41	48,7
Milano Serravalle	161	241	111	18,2
Tangenziale Napoli	33,9	88,9	40	24,8
Salt (Parma-La Spezia)	232	468	382	24,9



	Tasse	Utili	Dividendi	Pedaggi (var. % dal 2008)
Sat (Livorno Civitavecchia)	30	44	12	27,3
Autostrade Meridionali	64	70	25	0,07
Satap (Torino-Milano)	362	609	507	84,1
Sav (Quincinetto-Aosta)	55	132	57	53
Sitaf (Torino-Bardonecchia)	88	196	17	6,9
Torino-Savona	53	99	86	12,1
Trafo Monte Bianco	80	133	118	43,3
San Bernardo	4	14	7	-
Strada dei parchi (Roma-Pescara)	-	-83	-	-
Asti Cuneo	-	-1	3	16,5
Cav	70	121	-	18,4
	5.814,9	11.469,9	9.514	