

AUTOSTRADE Tariffe ancora in salita, ma i piani finanziari sono oscuri. Nessun legame diretto tra soldi spesi dai gestori e i rincari. In Piemonte e Lombardia i maggiori salassi

Il casello dalle uova d'oro: gli investimenti calano, corrono soltanto i pedaggi

» **GIORGIO RAGAZZI**

anche quest'anno è arrivato puntuale, dal primo gennaio,

l'aumento delle tariffe autostradali: in media lo 0,77%. Meno che negli anni precedenti, anche se ben più dell'inflazione. Ma si tratta solo di un acconto: altri aumenti verranno poi in corso d'anno, senza che ne sia dato rilievo, man mano che il ministero approverà i piani finanziari delle molte concessionarie che non hanno avuto alcun aumento il primo gennaio. Non saranno aumenti irrilevanti, almeno per quanto si può desumere dai soliti lamenti di Fabrizio Palenzona, presidente dell'associazione dei concessionari. Non sappiamo dunque quale sarà davvero, alla fine, l'incremento complessivo. Forse si spalmano gli aumenti nel tempo anche per contenere l'irritazione degli utenti.

È difficile dire quanto questi aumenti siano giustificati vista la confusione che regna nel settore, con sei o sette diversi regimi tariffari (lasciati alla scelta delle concessionarie), singole convenzioni variate nel tempo e piani finanziari comunque secretati: solo i funzionari del ministero sono in grado di sapere e possiamo solo sperare che siano

così coraggiosi da resistere alle pressioni di lobby tanto potenti.

LA SOCIETÀ Autostrade (controllata da Atlantia) ha avuto un incremento dello 0,64% che, vista l'assenza di inflazione, parrebbe interamente dovuto alla remunerazione di investimenti. Per la maggior parte si tratta di nuove corsie che dovrebbero ripagarsi da sole, consentendo l'incremento del traffico per i prossimi 20 anni, invece di essere remunerate con incrementi di tariffa. Sembra proprio che gli investimenti nel settore rischiano di essere remunerati due volte, come osservato anche dalla Banca d'Italia nella recente audizione in Parlamento.

Dubbi che restano sempre senza risposta: il silenzio è il miglior tutore del potere nascosto della burocrazia. Come l'interrogazione presentata a fine 2014 dalla senatrice Loredana De Petris sulla rivalutazione monetaria di 340 milioni dell'autostrada Torino-Piacenza, che dovremmo pagare come indennizzo a fine concessione, interrogazione cui il ministero dei Trasporti non ha ancora ritenuto di rispondere.

Un altro mistero riguarda i motivi dei forti aumenti di pedaggio concessi da vari anni sulla tratta Torino-Milano (19,5% nel 2009, 12,6% nel 2010 ecc.) che ha ottenuto un altro 4,6% anche quest'anno. Questa concessionaria ha investito soprattutto nella terza

corsia, ancora non completata dopo vent'anni, ma nessuno ricorda più che fu proprio per finanziare quegli investimenti che ottenne, nel 1999, una proroga della concessione dal 2014 al 2026. Non è che questi investimenti, ultimati con enormi ritardi, vengono remunerati una seconda volta, prima con la proroga e poi con gli incrementi di tariffa? Non sarebbe opportuno che il ministero rendesse pubblici i conti storici di questa concessionaria (quanto hanno investito gli azionisti e quanti profitti hanno fatto negli ultimi venti anni?), per decenza verso i super tartassati utenti di questo tronco?

Dal comunicato del ministero si apprende che gli investimenti del settore sono ulteriormente e sensibilmente calati anche nel 2015: le concessionarie hanno investito appena 765 milioni, a fronte di oltre 5,5 miliardi di introiti per pedaggi, e solo 400 milioni sono stati investiti nelle strutture propriamente devolvibili e riconosciuti ai fini della remunerazione. Dove sono i tanto decantati investimenti, comunque finanziati sempre e solo a debito? Dove finiscono 5,5 miliardi di euro di pedaggi (al netto del prelievo fiscale)?

Il maggior incremento di tariffa per il 2016, 7,88%, l'ha ottenuto la Brebemi (80 km tra Brescia e Milano), la cui complessa vicenda è istruttiva per comprendere l'assurdità dei criteri con cui si decidono e finanziano nuove strade in Italia. Presentato il progetto dalla

L'autore

GIORGIO RAGAZZI

è stato economista al Fondo Monetario Internazionale e direttore esecutivo alla Banca mondiale. Ha insegnato, all'Università di Bergamo e alla Luiss. È autore del libro sulle lobby dei concessionari "I signori delle autostrade" (Il Mulino 2008)

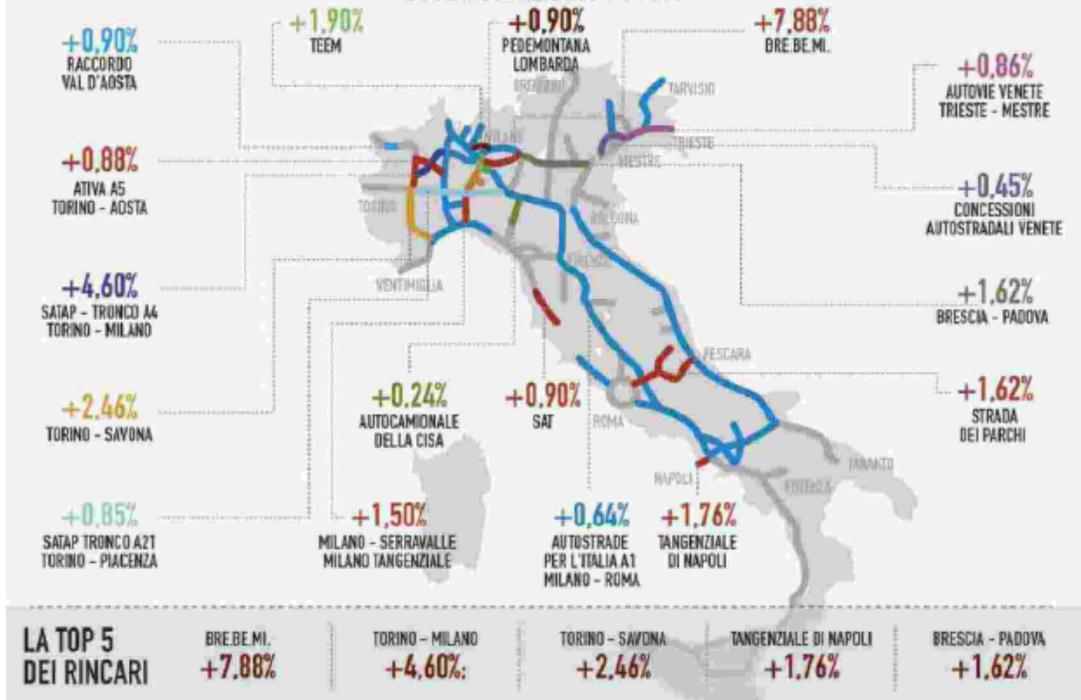
società Brebemi, in teoria finanziato con fondi privati, e vinta una gara nel 2003, si scopre ben presto che il costo sarà più che doppio rispetto al preventivo. In barba alla gara, la società continua ma lo Stato deve intervenire con garanzie e massicci aiuti fiscali e tutti i parametri della gara vengono stravolti: pedaggi molti più alti, ammortamento dell'investimento allungato di decenni. La tratta è poi in concorrenza con la Brescia-Milano della società Autostrade, che ha pedaggi più bassi: anche per questo il traffico sulla Brebemi è di molto inferiore al previsto, è l'ulteriore aumento di pedaggio nel 2016 non potrà che peggiorare i volumi di traffico e quindi il bilancio della società. Problemi simili si riscontrano con la Pedemontana lombarda.

Se lo Stato scegliesse di investire nelle strade con fondi pubblici invece di privilegiare le opere che paiono finanziarsi con pedaggi si eviterebbero mostruosità come la Brebemi e si indirizzerebbero gli investimenti dove questi appaiono socialmente più produttivi.

QUELLA stessa strada, oggi mezza vuota e inutilmente costosa per lo Stato, se non avesse pedaggi né caselli e pertanto anche molti più accessi sarebbe socialmente assai più produttiva consentendo lo sviluppo di transiti locali oggi repressi dal costo del pedaggio. Oltre al vantaggio per gli utenti, il maggior volume di transito produrrebbe gettito aggiuntivo dall'imposta sui carburanti magari persino sufficiente a coprire il costo dell'opera, tagliando fuori i troppi soggetti che banchettano sulle strade a pedaggio: amministratori e finanziari, contabili e revisori dei conti, avvocati e fornitori, tutti mantenuti da ridicole società che spesso gestiscono tratte di pochi chilometri come tante delle 23 concessionarie nostrane.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DOVE ACCELERANO I COSTI



Infografica di Pierpaolo Balani

765

milioni investiti dalle concessionarie nel 2015, di cui solo 400 nelle strutture, a fronte di 5,5 miliardi di introiti dai pedaggi

35

euro l'aumento di spesa annua per famiglia a seguito dei nuovi rincari, secondo i calcoli del Codacons

20

anni per i lavori della terza corsia della Milano Torino, non ancora terminati. I pedaggi nel frattempo sono andati alle stelle

1,1

milioni è per Banca d'Italia il rendimento medio annuo di un km di autostrada, 850 mila euro sono per i concessionari

2,4

miliardi il costo della Brebemi (foto a destra) tra lavori di costruzione e interessi delle banche. Ma il traffico è meno della metà delle attese

Infrastrutture private all'italiana
Conti fuori controllo per la Brebemi, strada costata il doppio del previsto e finita soltanto grazie a garanzie statali e benefici fiscali

