

L'autostrada porta al 2056

La fine della concessione per la Ragusa-Catania, che peraltro attualmente non esiste, è prevista nel gennaio del 2056. Per la maggior parte degli altri accordi per la gestione delle autostrade il termine naturale si avrà tra il 2026 e la metà del secolo. È questa la ragione per cui le nuove regole che il Governo si

è impegnato a scrivere dopo il crollo del ponte a Genova richiederanno anni, se non decenni, per dispiegare i loro effetti. Intanto, gli incidenti mortali registrano un crollo di oltre l'80% dal 2001, frutto anche delle nuove tecnologie sulle auto.

Caprino e Netti

—a pagina 6

Il futuro dei gestori dopo il crollo di Genova

Il governo vuole riscrivere le regole, ma gli effetti si avranno solo nei prossimi decenni. La maggior parte degli accordi attuali arriverà al termine naturale tra il 2026 e il 2056

Autostrade e concessioni, capolinea a lunga scadenza

Maurizio Caprino

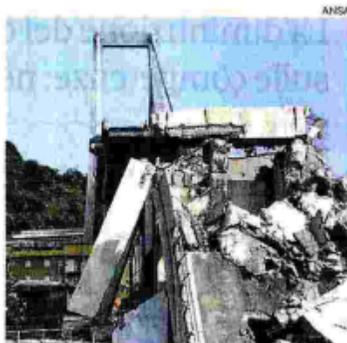
Una rivoluzione deve attendere. La sera di venerdì 17 agosto, vigilia dei funerali di Stato delle vittime del crollo del Ponte Morandi sull'autostrada Genova-Savona, il premier Giuseppe Conte ha annunciato di voler introdurre nuove regole più stringenti per le concessioni. In attesa che venga presentato un testo di queste regole, che dovrebbero imporre ai concessionari di investire di più e legare i rincari tariffari ai miglioramenti effettivi delle autostrade, una cosa è certa: gli effetti si vedranno solo nei prossimi decenni. Nel frattempo, gli utenti si dovranno accontentare di piani di manutenzione più robusti, che Conte ha chiesto di presentargli a settembre.

Dunque, nel breve e medio termine, gli impatti sui conti dei gestori non dovrebbero essere eclatanti. I cali generalizzati delle azioni del settore registrati dopo la tragedia di Genova, sull'onda della procedura di decadenza della concessione aperta nei confronti di Autostrade per l'Italia, sembrano giustificati solo da fattori emotivi.

I risultati sui bilanci non si vedranno a breve perché le nuove norme, se e quando entreranno in vigore, si potranno applicare solo alle nuove concessioni. Che per ora sono poche: la maggior parte di quelle in vigore scade tra molti anni, quando teoricamente le regole potrebbero essere ulteriormente cambiate.

Così, anche se le nuove regole entrassero in vigore oggi, i loro primi effetti si vedrebbero tra un anno e solo su tre autostrade: Sestri Levante-Livorno, Viareggio-Lucca e Parma-La Spezia. La concessione del loro gestore, la Salt (gruppo Sias, famiglia Gavio), scade il 31 luglio 2019.

Poi si salta al 2026, quando scadrà la concessione della Milano-Serravalle, che gestisce anche le tangenziali di Milano. Di qui inizia una serie di scadenze che arriva fino al 2056, quando è prevista la fine della concessione per la Ragusa-Catania (che peraltro attualmente non esiste).



La tragedia. Il ponte crollato a Genova

PAROLA CHIAVE

Concessioni

La rete a pedaggio

La rete autostradale italiana è affidata in concessione a società con diversi concedenti: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Anas e le Società regionali che partecipano alle società di gestione di alcune tratte. La rete autostradale a pedaggio, data in concessione dal ministero delle Infrastrutture, è gestita da 24 società con 25 rapporti concessori, regolati da apposite convenzioni. L'intera rete si sviluppa per 5.886,6 Km ed è tutta in esercizio.

Le scadenze sono perlopiù lontane perché si fa di tutto per prorogarle o comunque per evitare di mettere a gare le concessioni scadute, come invece richiederebbero le norme Ue sulla concorrenza. Che però lasciano spazio a soluzioni diverse. L'ultimo caso riguarda l'accordo trovato a Bruxelles dal precedente ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, per prorogare dal 2038 al 2042 la concessione di Aspi (ora sotto procedura di decadenza dopo il crollo del Ponte Morandi) in cambio di nuovi investimenti - tra cui la Gronda di Genova - e unificare quelle Sias in Piemonte, in cambio del completamento della Asti-Cuneo. L'operazione piemontese prevede la proroga della concessione per la A4 Torino-Milano dal 2026 al 2030 e l'impegno dello Stato a definire entro il 2019 un bando di gara congiunto per le concessioni delle autostrade Satap A21 (Torino-Piacenza) e Ativa (Torino-Quincinetto-Ivrea e tangenziali torinesi), già scadute o prossime alla scadenza. Quindi queste ultime autostrade, anziché essere tra le prime da gestire secondo le nuove regole, dovrebbero esservi soggette solo a partire dal 2030.

Non è invece chiara la sorte delle ex Autovie Venete (Venezia-Trieste, fondamentalmente) e dell'Autobrennero. Le loro concessioni sono scadute, ma lo Stato ne ha previsto un allungamento se gli enti locali cui fanno capo queste società ne avessero costituita altre "in house", a capitale interamente pubblico. La costituzione è in corso e non si sa se le nuove regole prevederanno qualcosa di specifico.

Non si sa quando le nuove regole arriveranno sulla Napoli-Salerno: la Sam ha la concessione scaduta e continua a operare fino all'individuazione di un nuovo gestore, con gara.

Intricata la situazione della Serenissima (Brescia-Padova e Rovigo-Valdastico). Dovrebbe passare nel gruppo Atlantia del Benetton in seguito all'acquisizione di Abertis e beneficiare di una proroga al 2026, condizionata però al completamento del tracciato fino a Trento. Che però ha molti problemi di autorizzazioni.

Appuntamento al futuro

Data di scadenza delle concessioni autostradali

SOCIETÀ AUTOSTRADALE	SCADENZA
Aut. Meridionali (Napoli-Pompei-Salerno)	Gara in corso - 2012
Autostrada del Brennero	Gara revocata 2014
Ativa (Torino-Quincinetto-Ivrea, sistema tangenziale di Torino)	31/08/2016
Autovie Venete	31/03/2017
Satap (A21 - Torino Piacenza)	30/06/2017
Salt (Soc. aut. Ligure-toscana)	31/07/2019
Autostrada dei Fiori	30/11/2021
Autostrada Brescia-Padova	31/12/2026
Satap (A4 - Torino Milano)	31/12/2026
Milano-Serravalle-Tangenziali	31/12/2026
Strada dei Parchi (Roma-Teramo-Pescara)	31/12/2030
Cas (Consorzio aut. Siciliane)	31/12/2030
Autocamionale della Cisa	31/12/2031
Rav (Raccordo Val d'Aosta)	31/12/2032
Sav (Soc. aut. Valdostane)	31/12/2032
Cav (Conc. Aut. Venete)	31/12/2032
Trafo Gran San Bernardo (Sitrab)	31/12/2034
Autostrada Asti-Cuneo	30/06/2035
Tangenziale di Napoli	31/12/2037
Autostrada Torino-Savona	31/12/2038
Autostrade per l'Italia	31/12/2042
Autovia Padana (Piacenza-Brescia-Fiorenzuola)	15/12/2043
Sat (Soc. aut. Tirrenica)	31/12/2046
Sitaf (Soc. it. Traffico Frejus)	31/12/2050
Trafo Monte Bianco (Sitmb)	31/12/2050
Passante Dorico (Ancona)	11/02/2051
Soc. aut. Ragusa-Catania	30/01/2056

Fonte: elab. del Sole 24 Ore su dati del ministero delle Infrastrutture

PERCHÉ È DIFFICILE CAMBIARE

Subentro

Il compenso per il gestore uscente

● Uno dei fattori che blocca la messa a gare delle concessioni scadute, favorendone invece la proroga, è il subentro: il gestore uscente ha diritto a ricevere dal subentrante il valore degli investimenti effettuati e non ancora ammortizzati

● Alla scadenza, salvo proroghe, il concessionario deve restituire allo Stato l'infrastruttura nelle stesse condizioni in cui era a inizio concessione o migliorata. Il valore degli investimenti viene riconosciuto come fattore per poter rincarare i pedaggi

Il contratto per la Ragusa-Catania, che non esiste ancora, scadrà all'inizio del 2056