

Inclinati alla lobby

Pedaggi aumentati
e contratti prolungati:
nessun governo era
stato così generoso

Regalo a spese nostre Con l'inflazione allo 0,5%, i concessionari ottengono rendimenti dell'8%. Eppure gli investimenti calano

Autostrade, Delrio ci spieghi i rincari più assurdi di sempre

» GIORGIO RAGAZZI*

Quest'anno l'incremento medio dei pedaggi autostradali è straordinariamente elevato, 2,74 per cento e appare immotivato, oltre che incomprensibile, a fronte di un'inflazione che si è attestata sullo 0,5 per cento. Dal ministero delle Infrastrutture guidato da Graziano Delrio, Pd, non si hanno mai né spiegazioni né risposte alle molte critiche mosse anche sulla stampa, d'altronde non rispondono nemmeno alle interpellanze parlamentari. Pur nel loro assordante silenzio, lasciano intendere che gli aumenti dei pedaggi oltre l'inflazione sarebbero dovuti alla necessità di remunerare gli investimenti.

NON SI CAPISCE però quali siano questi grandiosi investimenti, considerando che gli investimenti delle concessionarie continuano a scendere da anni, da una media di 2,4 miliardi nel 2008-2015 ad appena un miliardo nel 2017 e ancor meno sono quelli attesi nel 2018. Non si capisce poi perché gli investimenti debbano essere interamente remunerati con incrementi di pedaggi, come se non avessero una loro redditività: nuove corsie sono necessarie per consentire l'incremento del traffico che genera maggiori

introiti per la concessionaria, che potrebbe quindi ripagarsi così l'investimento anche senza incrementi di tariffa. Non si capisce infine perché il ministero debba assicurare comunque alle concessionarie un rendimento dell'8 per cento circa su ogni investimento, quando da anni il rendimento del capitale senza rischio è addirittura negativo, e di rischi le concessionarie non ne corrono proprio.

I ricavi da pedaggi (al netto di imposte e canoni) sono aumentati del 16,7 per cento nei tre anni 2013-2016 contro un aumento dei prezzi dello 0,6 per cento, e hanno raggiunto 5,7 miliardi milioni nel 2016, cioè quasi sei volte gli investimenti effettuati in quell'anno. Sono dati che lasciano stupefatti pensando che sarebbe compito del ministero tutelare gli utenti a fronte di monopoli naturali come le autostrade.

Sulla rete di circa 3 mila chilometri della società Autostrade (per l'Italia!) l'incremento è stato dell'1,51 per cento, di cui circa uno 0,3 per cento per compensare l'inflazione e il resto per remunerare investimenti. Ma quali investimenti? Senza entrare nello specifico, notiamo che la società a fine anno scorso doveva terminare ancora il 14 per cento degli investimenti previsti nel IV atto aggiuntivo siglato nel 2002 e non aveva ancora

iniziato gli investimenti previsti nella convenzione del 2008. Le società controllate avevano effettuato meno di un quarto degli investimenti previsti.

SU UNO DEI TRATTI più ricchi, la Milano-Brescia, l'incremento concesso è stato del 4,69 per cento pur in assenza di rilevanti investimenti, oltre al regalo della proroga della concessione. Sulla Milano-Torino un altro forte incremento, l'8,34 per cento, si aggiunge ai fortissimi aumenti ottenuti negli anni passati, apparentemente per remunerare il costo della terza corsia che sta per essere finita dopo quasi due decenni e per la quale già nel 1999 la società aveva ottenuto una lunga proroga: pare che questa terza corsia venga pagata alla società due volte, oltre ai maggiori ricavi conseguenti all'aumento del traffico. Il gruppo Gavi (Sias) nel complesso è riuscito a spuntare un

Per alcune altre tratte gli incrementi paiono fantasiosi, 13,9 per cento per la Milano-Serravalle o 12,9 per cento per la Roma Termoli. Incrementi tanto disparati riflettono sia la grande varietà di re-

gole recepite nelle convenzioni, anche a scelta del concessionario, sia una gestione sussultoria dei rinnovi dei piani finanziari che sembra tener in nessun conto gli effetti che incrementi così improvvisi possono avere sugli utenti.

Questa delle concessioni autostradali è una sacca di rendita che aggrava di molto i costi della mobilità senza alcun beneficio per la collettività, considerando che trattasi di una attività senza rischi ed assai semplice da gestire e che per di più gli azionisti delle concessionarie non hanno mai versato capitali di rilievo. Tutto è sempre stato finanziato a debito, in passato anche con garanzia dello Stato.

Questo governo si è rilevato il più generoso di sempre verso le concessionarie, non solo per gli incrementi di pedaggio concessi ma anche e soprattutto per le molte proroghe di concessioni elargite e promesse.

**economista, ha lavorato al Fondo monetario internazionale e alla Banca mondiale, ha insegnato all'Università di Bergamo e alla Luiss, autore di "I signori delle autostrade" (Il Mulino)*