

L'Anac indaga sui pedaggi autostradali

Gli aumenti sono eccessivi, basati su criteri sbagliati. Persino i rischi d'impresa definiti «investimenti»

di **BRUNO TINTI**

■ Ci hanno aumentato i pedaggi in autostrada. In un caso, la Aosta-Monte Bianco, del 52%. Ma anche la Torino-Milano non scherza: +8,50%; la tangenziale di Milano e la Milano-Serravalle hanno fatto ancora meglio: +14%. E poi a scalare. Giusto, sbagliato? E, se fosse sbagliato, con chi ce la dobbiamo prendere? Per non creare suspense, lo scrivo subito: è sbagliato e ce la dobbiamo prendere con i concessionari (...)

segue a pagina 8

► AFFARONI DI STATO

Pedaggi autostradali aumentati Cantone ha aperto un'inchiesta

Le società concessionarie hanno stabilito rincari fino a picchi del 52%, un vero e proprio salasso
L'Anticorruzione però vuole vederci chiaro: avviate indagini su criteri applicati e attività di «cartello»

Segue dalla prima pagina

di **BRUNO TINTI**

(...) delle autostrade e la politica italiana tutta.

La politica. Che c'entra? Si potrebbe dire: le autostrade sono dei privati, sono loro le sanguisughe. Vero ma anche no. Perché le autostrade sono date in concessione ai privati dallo Stato. Questo significa che il privato concessionario ha ottenuto dallo Stato il diritto di costruire un'autostrada e di farsi remunerare il capitale investito attraverso le tariffe, che sono stabilite contrattualmente tra lo Stato stesso e il concessionario. La concessione ha una durata determinata, quando scadrà, il concessionario dovrà restituire allo Stato l'autostrada, che dunque diventerà bene pubblico; dovrà natural-

mente essere mantenuto, il che potrà avvenire con i proventi di tariffe eque. Tutto ciò nel mondo dei sogni. Perché nella dura realtà le cose vanno diversamente. Per cominciare, tutte le concessioni, alla scadenza, sono state prorogate. I concessionari hanno continuato a gestire le autostrade e incassare i quattrini. Come mai? Quando l'ho chiesto ad alcuni amici informati, si sono messi a ridere: «Bruno, hai idea di quanta cassa generano, ogni giorno, le autostrade? Pedaggi, autogrill, distributori di benzina. E poi, quanta gente ci lavora? L'influenza di un concessionario autostradale sul territorio dove passa l'autostrada è immensa. Chi vuoi che ci si metta a togliergli la gallina dalle uova d'oro. La proroga (zitti zitti, naturalmente) è una soluzione così

semplice». Ma almeno un controllo sulle tariffe... Ecco, qui torniamo alla cassa e al potere. Il controllo c'è, ci mancherebbe altro. Però deve essere un po' carente se è stato possibile al senatore **Andrea Cioffi** (M5s, ingegnere, componente della Commissione lavori pubblici e comunicazioni del Senato, sembra sapere quello che dice) presentare una segnalazione all'Anac (Autorità Nazionale Anticorruzione). L'iniziativa ha avuto successo, è stata aperta un'indagine che è in corso di svolgimento. Dopo aver letto la segnalazione, da ex pm, dico che mandarla anche alle Procure competenti per territorio (ogni concessionario ha una sua sede legale) sarebbe stata una buona cosa per verificare che non ci siano falsi in bilancio e truffe ai danni dello Stato. Per la verità

(ironizzo, la fattispecie non è applicabile agli enti pubblici), certe appostazioni sono così evidentemente insostenibili che il reato giusto potrebbe essere la circoscrizione di incapace...

La trattazione dei profili tecnici discutibili, come desunti dalla segnalazione del senatore **Cioffi**, merita un articolo separato. Qui si può cominciare a parlare di cattiva coscienza. Ovviamente, prima di scrivere, questo senatore ha pensato bene di documentarsi. E ha chiesto al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti copia degli atti di concessione ad Autostrade per l'Italia Spa. Silenzio. A questo punto **Cioffi** ha fatto pervenire al ministero la stessa richiesta, questa volta a firma del presidente della Commissione del Senato di cui fa parte. Il diret-

tore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali, **Mauro Coletta**, a questo punto li ha mandati; però segnalando che «la documentazione attiene a dati di natura industriale, nello specifico di natura economica, finanziaria e patrimoniale della società concessionaria, che rivestono carattere di riservatezza e la cui eventuale diffusione potrebbe arrecare pregiudizi alla stessa e pertanto potrà essere utilizzata solo nel rispetto della vigente normativa». Quale? Mah. La cosa strana è che Autostrade per l'Italia ha come socio di maggioranza Atlantia spa (che poi è la famiglia Benetton), che è anche socio di maggioranza di Aeroporti di Roma Spa. Insomma, Atlantia possiede sia Autostrade Spa che Aeroporti Spa.

Quest'ultima ha ottenuto da Enac (Ente Nazionale Aviazione Civile) la concessione per la gestione degli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, una cosa non di poco conto: il più grande operatore italiano nel settore e il quinto in Europa per numero di passeggeri. Ebbene, Enac pubblica sul proprio sito Internet l'atto di concessione con i relativi allegati, cioè proprio lo stesso tipo di documentazione che il direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali ha avuto così tanta difficoltà a consegnare in copia al Senato della Repubblica. Quindi ciò che per Atlantia proprietaria di Autostrade per l'Italia Spa costituisce «dati di natura industriale, nello specifico di natura economica, finanziaria e patrimoniale della società

concessionaria, che rivestono carattere di riservatezza» non è più tale se si riferisce alla stessa nella sua veste di proprietaria di Aeroporti di Roma Spa. Strano, no?

Tanto più questo atteggiamento pare difficile da comprendere (e soprattutto da condividere) in quanto, fin dal 2008, Agcm (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, più nota come Antitrust) aveva considerato molto negativamente il meccanismo di adeguamento tariffario previsto dalla convenzione tra Anas Spa e Autostrade per l'Italia Spa, perché faceva venir meno «la possibilità di verificare l'andamento della produttività del gestore nel periodo regolato, di rivedere periodicamente le tariffe e di ridistribuire agli utenti parte

degli eventuali benefici che sono destinati tramutarsi in rendite monopolistiche»; motivo per il quale, l'Antitrust riteneva necessario che «a. l'affidamento delle concessioni autostradali deve avvenire con l'ausilio di procedure ad evidenza pubblica; b. che il periodo di affidamento non deve essere ingiustificatamente lungo; c. che l'oggetto dell'affidamento non deve essere ingiustificatamente ampio». Certo, è possibile che il direttore generale **Coletta** di questa segnalazione nulla sapesse.

Alla fine, e prima ancora di scendere nel dettaglio, sembra proprio che l'aumento tariffario sia una cosa che scotta: lamentatevi, se proprio non ne potete fare a meno; però capire come è successo, questo no.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MINIERA Auto in coda al casello. Quello delle autostrade è un business miliardario

