

Pedaggi e lavori di ammodernamento Così paghiamo due volte le autostrade

I costruttori attaccano: società di gestione favorite. Le super proroghe delle concessioni

È lì soltanto da pochi giorni e il nuovo ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio già deve affrontare un paio di faccende mica da ridere. La più impellente è la sostituzione del presidente dell'Anas Pietro Ciucci. Ma quanto a difficoltà non è niente al confronto della battaglia sulle concessioni autostradali.

Urge un riepilogo. La scorsa estate la potente lobby dei gestori mette a segno un colpo da maestro. Il governo Renzi fa passare nella cosiddetta legge Sblocchi-Italia una norma che consente la proroga automatica delle concessioni in caso di accorpamenti delle tratte. La motivazione è quella di favorire gli investimenti, ma questo non impedisce che scoppino furiose polemiche. Anche perché salta fuori che dal '99 (anno della privatizzazione della società Autostrade) al 2013 le tariffe sono salite del 65,9% a fronte di un'inflazione del 37,4%. E che nel 2014 c'è stato un altro aumento medio del 3,9 contro un rincaro del costo della vita dello 0,2. Bilancio finale: in 15 anni i pedaggi sono lievitati quasi del 70%, praticamente il doppio dell'inflazione.

Ma il governo non si fa impietosire, e in Parlamento l'ammorbidimento della norma è pressoché impalpabile. Per riaprire i giochi ci vuole il presidente dell'Autorità anticorruzione Raffaele Cantone, che bolla quel beneficio assegnato dalla legge ai concessionari come contrario alla concorrenza. Siamo all'inizio di febbraio scorso, e il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi fa elegantemente spalucce, ricordando come Bruxelles abbia appena approvato una proposta del governo francese del tutto simile a quella italiana.

La risposta di Lupi non dice però che le concessioni francesi sono state ottenute con una gara a monte, cosa che non vale per molte concessioni italiane, frutto invece di semplici acquisizioni. Né dice che le proroghe delle concessioni francesi sarebbero mediamente di 2 anni e 11 mesi,

mentre da noi si andrebbe ben oltre. I gestori italiani hanno presentato tre domande, sottoposte al vaglio dell'Ue. Mentre non è nota la proroga della concessione delle Autovie Venete, impegnate a un miliardo e mezzo di investimenti, per le sette concessioni del gruppo Gavio sarebbe in media di 16 anni a fronte di 5,2 miliardi di investimenti. Per l'Autobrennero l'allungamento risulterebbe addirittura di 20 anni, con 3 miliardi di lavori.

Non bastasse la presa di posizione di Cantone, ecco l'uscita di scena dello stesso Lupi a rendere lo scenario ancora più fluido. Al punto che ogni pronostico sulla sopravvivenza di quella proroga automatica è ora assai difficile. Per non parlare della nuova offensiva dei costruttori contro i gestori. Ai parlamentari che lo convocano in audizione, il presidente dell'Ance Paolo Buzzetti porta un documento ustonante di 23 pagine. Lì si ricorda che nel 2009, quando al governo c'era Silvio Berlusconi e alle Infrastrutture Altero Matteoli, passò la regola che consentiva ai concessionari di realizzare il 60% dei lavori «in house», cioè usando esclusivamente le proprie aziende. La motivazione fu che era necessario garantire gli investimenti previsti dalle convenzioni. Peccato però, sostiene l'Ance, che da allora quegli investimenti sono stati realizzati solo per poco più di tre quarti: 78%. La prova? I dati secondo cui gli appalti esterni dei concessionari autostradali sarebbero diminuiti da un miliardo 403,3 milioni del biennio 2007-2008 ad appena 110,8 milioni nel periodo 2013-2014. L'Ance cita il caso Pavimental, controllata del gruppo Atlantia-Autostrade, che grazie ai lavori in house ha avuto dalla casa madre commesse per 1 miliardo e 133 milioni in cinque anni, scalando la classifica delle maggiori imprese italiane fino al posto numero 12. Spiegazione dell'amministratore delegato di Autostrade, Giovanni Castelucci: «Con Pavimental i

tempi medi di esecuzione sono stati di tre anni, con soggetti terzi da cinque a nove anni. L'Ance ci chiede di rivolgerci a Pavimental perché così i subappaltatori vengono pagati».

Ma se le imprese terze toccano poche palle, fa capire il documento dei costruttori, i concessionari autostradali guadagnano due volte. La prima con le tariffe, la seconda con i lavori assegnati a se stessi. Cosa che ha indotto l'Ance a presentare un esposto europeo nei confronti della Società autostrada tirrenica, concessionaria (grazie a ripetute proroghe) fino al 2046 della Civitavecchia-Livorno, che sta realizzando in house il tratto fra Civitavecchia e Tarquinia: fino a tre anni fa controllata da Autostrade, ora metà del capitale è controllato dal gruppo Caltagirone e dalle cop. Da 13 anni è presieduta da Antonio Bargone, ex sottosegretario ai Lavori pubblici con Prodi, D'Alema e Amato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

65,9

Per cento
L'aumento delle tariffe autostradali dal 1999 al 2013. Ulteriore balzo del 3,9% nel 2014

60

Per cento
La quota di lavori in house, cioè per i quali i concessionari possono usare le proprie aziende

119

Milioni
Il valore degli appalti a società esterne nel 2013-14. Nel biennio 2007-08 era di 1,4 miliardi

