

# Autostrade, soltanto in Italia i privati hanno queste rendite

» MARCO MARONI

Il paese di Bengodi delle concessioni autostradali è l'Italia. A spartirsi i quasi 7 mila chilometri di rete sono 24 diversi concessionari, tra cui dominano come un oligopolio Autostrade per l'Italia (Benetton), che gestisce circa il 50% della rete, e la Sias (Gavio), con il 20%. Secondo uno studio dell'Università la Sapienza di Roma, dopo la Francia, è il paese con il maggior ricavo medio da pedaggi: 841 mila euro per chilometro all'anno. Ai concessionari è affidata la progettazione, la gestione, la riscossione, la eventuale costruzione. La maggior parte delle autostrade sono state costruite con soldi pubblici e l'investimento iniziale, quando sono state privatizzate nel 1999, era già ammortizzato. Quello che incassano i concessionari è quindi una specie di tassa, o rendita. Inoltre, le concessioni affidate senza gara e prorogate agli stessi concessionari sono una consuetudine tutta italiana, sulla quale l'esecutivo Ue ha sempre avuto da ridire.

La sicurezza dell'infrastruttura stradale in Europa è regolata da una direttiva Ue del 2008, che unifica le procedure e i controlli. Nel caso in cui l'infrastruttura sia gestita da un operatore privato, è il concessionario ad essere responsabile della sicurezza e della manutenzione della strada. I sistemi di gestione autostradale adottati negli altri principali Paesi europei sembrano essere più efficienti e più economici (salvo in Francia) di quello che vige in

Italia. **GERMANIA.** È la patria dell'autostrada gratuita, anche se dal 2005 è stato introdotto il pagamento per i mezzi pesanti, quelli superiori alle 12 tonnellate. Circa 13 mila i chilometri di rete autostradale. Il pedaggio è commisurato al peso e alla lunghezza del veicolo e ai chilometri percorsi, tramite rilevamento Gps. La riscossione elettronica è affidata con gara a una società privata, remunerata con circa il 17% del gettito. Il ricavo medio per chilometro è tra i più bassi d'Europa: 312 mila euro l'anno. I ricavi autostradali affluiscono a un fondo pubblico e sono reimpiegati in investimenti per la sicurezza e lo sviluppo della rete.

**SPAGNA.** È la rete più estesa d'Europa. Ma su oltre 15 mila chilometri, quelli concessi a privati e sottoposti a pedaggio sono poco più di un quinto, 3.400. Gran parte della rete autostradale fu costruita negli anni 70 da capitali privati, in concessione. Negli anni '80 il governo socialista decise di sviluppare la rete con soldi pubblici, coadiuvati da fondi Europei, e rilevò tre concessionarie in fallimento. Negli anni '90, prima dell'introduzione delle norme antitrust europee molte concessioni a società private sono state prorogate, ma in cambio di riduzioni tariffarie e investimenti in tratti non remunerativi. Il ricavo medio annuo per chilometro è di 477 mila euro.

**FRANCIA.** Su 11.600 chilometri di rete, circa un quarto è gratuito. La rete a pedaggio è stata costruita prevalentemente negli anni '70 da concessionarie pubbliche. All'ini-

zio degli anni '80, a causa della crisi del petrolio, lo Stato ne dovette rilevare tre su quattro per evitarne il fallimento. Le concessionarie pubbliche sono quindi state quotate in Borsa e poi, nel 2005, privatizzate. Le tariffe, indicizzate all'inflazione, sono fissate sulla base di contratti tra il governo e il concessionario e riviste ogni cinque anni. Il ricavo medio dei concessionari per chilometro è di 950 mila euro.

**AUSTRIA.** I 2.200 chilometri di autostrade sono dal 1997 in capo allo Stato, attraverso un'agenzia federale. Il pedaggio è pagato dai veicoli con l'acquisto di un bollo adesivo autostradale, similmente a quanto accade in Svizzera, l'importo varia in funzione del periodo: dai 9 euro per 10 giorni, a 87 per l'adesivo annuale, le moto pagano la metà. Il ricavo da pedaggi, circa 750 mila euro a chilometro l'anno, è reinvestito nella rete, per sicurezza, manutenzione, ampliamenti.

**REGNO UNITO.** La rete, 3.700 chilometri, è stata costruita ed è gestita dallo Stato, non si pagano pedaggi. Il costo è caricato sulle tasse automobilistiche, ed è difficile stimarne l'importo. I privati sono talvolta coinvolti dall'agenzia pubblica delle autostrade nell'ampliamento della rete o la costruzione di tunnel, ottenendo dallo stato un pedaggio ombra come remunerazione. Il ricorso a capitali privati è limitato da regole stringenti: si deve dimostrare che porti a una riduzione di costo rispetto all'alternativa della spesa pubblica e che vi sia un'effettiva assunzione dei rischi da parte della società privata.



## 7mila

I chilometri di rete autostradale in Italia: circa il 50% è gestito da Autostrade per l'Italia (Benetton)

## 15mila

I chilometri di rete in Spagna, la più estesa d'Europa. Ma quelli affidati ai privati sono poco più di un quinto del totale

## 841mila

Euro è il ricavo annuale da pedaggio per chilometro in Italia. Solo la Francia ha un dato più alto: 950 mila euro

## 312mila

Euro è il ricavo annuale da pedaggio per chilometro della Germania, ma pagano solo i mezzi pesanti