

**5**  
**anni**

Durata del periodo regolatorio alla scadenza del quale i concessionari autostradali aumentano le tariffe secondo i passaggi delle auto ai caselli

## Autostrade I conti in tasca a chi ha guadagnato sugli aumenti dei pedaggi

Laura Serafini — a pag. 2

# Ecco come Autostrade guadagna con gli aumenti delle tariffe

**Il meccanismo delle convenzioni.** Nel 2013-2017 il traffico reale ha sempre superato quello stimato (su cui vengono fissati i pedaggi unitari) assicurando ricavi extra fino al 18%. Poi c'è la «leva» dei costi

**Laura Serafini**

I margini di manovra che le convenzioni autostradali italiane consentono ai concessionari per assicurare una relativa certezza di crescita dei ricavi, e dunque dei profitti, non sono pochi. Il contratto che regola i rapporti tra Autostrade per l'Italia (Aspi) e lo Stato fu approvato nel 2008 con un decreto legge e stabilisce un regime unico rispetto alle altre concessioni. In tutto, tra le varie concessionarie, ci sono ben 6 regimi diversi tanto da far definire la regolazione del settore autostradale nazionale «à la carte». I meccanismi sui quali fare leva per sostenere i margini sono però simili. La variabile più significativa è legata alle stime di crescita del traffico: il numero di veicoli che transita ogni anno sulle tratte autostradali può variare in modo significativo gli introiti di un concessionario. Il contratto stabilisce che le tariffe (determinate in periodi regolatori di 5 anni, anche se gli incrementi dei pedaggi sono riconosciuti ogni anno) abbiano aumenti pari al 70% dell'inflazione reale, incrementabili per remunerare alcune tipologie di investimenti (i fattori X e K). Una volta stabilita una tariffa unitaria per veicolo, lo scenario può cambiare molto se le stime previste nei

piani finanziari sono più prudenti rispetto a quanto accade nella realtà. Ed è esattamente quello che si verifica nella realtà: nel periodo regolatorio 2013-2017, come descritto nel piano finanziario pubblicato da Aspi, l'andamento del traffico registrato dai bilanci della società è sempre stato migliore rispetto alle stime, con discostamenti anche di 2 punti percentuali. I ricavi da pedaggio pubblicati sui bilanci confrontati con le stime dell'atto aggiuntivo siglato nel 2013 mostrano aumenti oltre il 10% fino a punte del 18 per cento. Certo, ci sono state fasi in cui ad Aspi le cose non sono andate bene: nel 2012, anno della forte recessione in Italia, il traffico è crollato di oltre il 7%, ben peggio di ogni stima. La convenzione prevede che il rischio traffico sia a carico del concessionario; se però le stime sono sempre basse questo rischio si riduce. Nel 2007 furono inserite clausole nella convenzione (i paletti per limitare gli extraprofiti) perché a fronte di discostamenti in positivo oltre l'1% sulle stime la società facesse accantonamenti progressivi in un apposito fondo alla fine di ogni periodo regolatorio di 5 anni. Quegli accantonamenti non sono mai stati fatti: il motivo risiede in un'interpretazione data alla clausola in base alla quale i guadagni ottenuti quando il traffico è ben superiore

alle stime servono a compensare i minori introiti (come quelli del 2012) quando le cose vanno male. Ma alla fine, allora, il rischio d'impresa dov'è?

L'altra leva di manovra sono i costi. Un sistema di price cap puro (come in parte era previsto nella convenzione Aspi ante 2007) tiene conto delle efficienze sui costi (misurate come aumento della produttività) perché i benefici che ne derivano siano restituiti agli utenti sotto forma di riduzione delle tariffe. In fase di revisione della convenzione nel 2007 è stato fatto il seguente ragionamento: è stato calcolato in modo forfettario un aumento della produttività in tutto l'arco della concessione (che scade nel 2038) del 30%; rispetto al passato, quando veniva recuperato il 100% dell'inflazione programmata, quel 30% è stato scalato, e la tariffa è stata legata al 70% dell'inflazione reale. Se, come annunciato, il governo passerà i compiti di vigilanza e controllo dal ministero a un'Authority, con tutta probabilità i contenuti delle convenzioni andrebbero rivisti, per tenerne conto. Potrebbe essere l'occasione per portare i concessionari a cambiare le regole del gioco passando da una regolazione blindata per contratto a un sistema che consenta, ad esempio, di adeguare rapidamente la remunerazione al trend del traffico.



**Antonio Di Pietro**  
Ministro dei  
Lavori pubblici nel  
Prodi I e II nel  
2006 avviò la  
procedura per la  
convenzione



**Antonio Bargone**  
Sottosegretario ai  
Lavori pubblici  
con Prodi e  
D'Alema, poi  
presidente della  
società Tirrenica



**Maurizio Lupi**  
Da ministro delle  
Infrastrutture ha  
firmato nel 2013 il  
Dm che approva  
l'atto integrativo  
oggi vigente



**Variabile traffico**  
Il rischio traffico è  
a carico del  
concessionario,  
ma se le stime  
sono basse il  
rischio si riduce

## LA CONVENZIONE DEL 2007 E LE MODIFICHE

# Schema Di Pietro e iter travagliato

I rapporti tra Autostrade per l'Italia e Stato sono regolati da una convenzione approvata con legge nel 2008. Fatto anomalo, perché implica che la regolazione di un rapporto concessorio possa essere cambiata solo con legge. Quel contratto era risultato di un braccio di ferro - iniziato nel 2006 - tra la società e il ministro delle Infrastrutture Di Pietro, intenzionato a limitare i margini di guadagno ritenuti eccessivi e a rendere effettivi gli investimenti annunciati. Il contenzioso è finito alla Ue, che si è espressa a favore della tutela dei diritti acquisiti dal privato. "Spalla" di Di Pietro fu il viceministro Antonio Bargone,

dalemanio poi passato alla presidenza della società che gestisce la Tirrenica. Ma lo schema Di Pietro fu portato al capolinea, con modifiche, dal governo Berlusconi, subentrato a Prodi. La convenzione fu bocciata da Nars (Cipe) e Corte dei conti e per questo fu approvato un emendamento a un dl che varava per legge la convenzione. Nessun governo vi ha poi rimesso mano. Nel 2013 un Dm del ministro Lupi ha approvato l'atto aggiuntivo ora vigente. Ad aprile 2018 Delrio ha concordato con la Ue una proroga 2038-2042 per finanziare la Gronda ma l'atto integrativo è fermo.

—L.Ser.

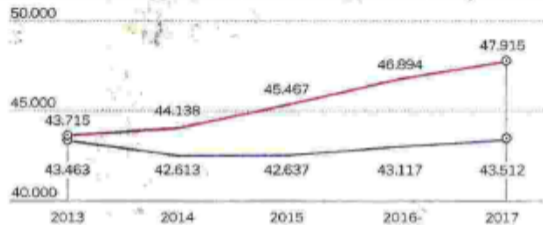
Su  
isole24ore  
.com

**DALL'IRI AI  
BENETTON**  
Autostrade e  
concessioni,  
settant'anni di  
storia dall'Iri ai  
Benetton

## Aspi, dati sotto la lente

Stime di traffico e ricavi da pedaggio (piano finanziario aggiornato 2013) e andamento effettivo in base ai bilanci di Autostrade per l'Italia

**Volumi di traffico**  
km percorsi  
(in mln)



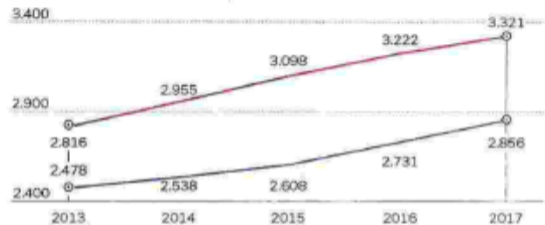
STIME

IN BILANCIO

Var % annua per classe di veicoli

LEGGERI	-1,91	-1,95	0,04	1,12	0,92
PESANTI	-3,49	-1,95	0,11	1,14	0,92
<b>LEGGERI</b>	<b>-1,6</b>	<b>1,0</b>	<b>2,9</b>	<b>3,1</b>	<b>1,8</b>
<b>PESANTI</b>	<b>-2,4</b>	<b>1,3</b>	<b>3,9</b>	<b>4,1</b>	<b>4,7</b>

**Ricavi da pedaggio**  
In milioni di euro



STIME

IN BILANCIO

Differenza %

+13,6

+16,4

+18,8

+18,0

+16,3