

Dai pedaggi ai profitti ecco tutti i privilegi della concessione

Gli accordi con lo Stato garantiscono al gruppo privato condizioni favorevoli e guadagni miliardari sicuri

Dossier a cura di

GABRIELLA COLARUSSO E LUCA PAGNI

Il rischio dei concessionari

La differenza tra Autostrade e gli altri gestori

È una sorta di patto con il consumatore: in tariffa o in bolletta viene inserita una apposita voce per remunerare gli investimenti, ma in cambio l'infrastruttura viene ammodernata e migliorata nella qualità. Non succede solo ai concessionari autostradali. Ma anche ai titolari di altri servizi pubblici: dalle utility nell'energia ai gestori aeroportuali, fino alle società che si occupano di rifiuti. In pratica, il privato si vede riconosciuto un "premio" per il capitale utilizzato per il miglioramento della rete. Siccome il capitale costa e

costa ancora di più tenerlo impegnato per lungo tempo, viene concesso un rendimento. Ma c'è più di una differenza tra i concessionari autostradali e la stragrande maggioranza degli altri concessionari o attività

50% Aspi gestisce circa la metà della rete a pedaggio. L'altro grande concessionario è il gruppo Gaviò che ne controlla il 20%

"regolate" come si dice tecnicamente. Intanto, il riconoscimento del "premio" per le autostrade avviene in base a un confronto con il Ministero e su previsioni legate anche all'andamento del traffico. Nel caso delle reti del gas e dell'elettricità (ma anche rifiuti e acqua), vengono stabiliti da una Authority indipendente e concessi soltanto quando gli investimenti sono stati realizzati e non in base alle previsioni. Per le autostrade, l'Authority dei Trasporti, invece, potrà intervenire solo a partire dalle prossime gare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il moncone del ponte Morandi di Genova

Cosa c'è negli atti non più segreti

Ieri mattina la società Autostrade per l'Italia, (controllata da Atlantia, di cui la famiglia Benetton è azionista di maggioranza relativa) e il ministero dei Trasporti hanno pubblicato tutti gli atti della concessione sottoscritta nel 2007 e valida fino al 2038, compresi gli allegati finora secretati. Tra gli atti c'è anche l'allegato E che contiene il piano finanziario aggiornato al 2013, importante perché definisce il meccanismo con cui i cittadini hanno pagato pedaggi per ripagare con rendimenti certi gli investimenti che Autostrade ha fatto per gestire e mantenere la rete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2038

È l'anno di scadenza della concessione di

Autostrade. Dopo il crollo del Morandi, il governo ha avviato l'iter per la revoca

La remunerazione

I rendimenti garantiti al 10%

Il dato più significativo è quello relativo alla remunerazione del capitale. La convenzione concede ad Autostrade una percentuale di remunerazione del capitale del 10,21% lordo, che tolte le tasse diventa il 6,85%. Una percentuale considerata troppo alta dall'Unione Europea che nel 2017 aveva negoziato con Delrio nuove condizioni per prorogare la concessione fino al 2042: per tutti i "nuovi investimenti programmati" dal 2017 e fino alla fine del "periodo regolatorio" la remunerazione del capitale sarebbe dovuta essere tra il 4 e il 6% lordo. Tra il 2013 e il 2017, Aspi ha incassato 4,05 miliardi di utili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

4-6%

A quanto sarebbe dovuta ammontare la

remunerazione di Autostrade per i nuovi investimenti secondo la Ue

I costi per i cittadini

Come vengono calcolate le tariffe

La tariffa media per chilometro è stata decisa nell'allegato A, ma ogni anno Autostrade comunica al governo entro fine ottobre le richieste di adeguamento, che vengono accolte di solito solo in parte. Il contratto attuale prevede che l'aumento delle tariffe sia calcolato riconoscendo ad Autostrade il 70% dell'aumento dell'inflazione più la remunerazione dei nuovi investimenti. L'Ue aveva concordato col precedente governo un tetto all'aumento delle tariffe in cambio della proroga della concessione al 2042: un massimo di 0,5% oltre l'inflazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

70%

Le tariffe sono calcolate dando al gestore il 70% dell'aumento dell'inflazione più la remunerazione degli investimenti

Gli incassi

I ricavi per Aspi e quelli per lo Stato

Autostrade corrisponde allo Stato un canone di concessione del 2,40% sui ricavi dai pedaggi. Nel 2016, considerata anche l'inflazione, i ricavi da pedaggi sono stati 2 miliardi e 730 milioni; nel 2017 2 miliardi e 855 milioni. Il piano finanziario 2013 prevede che crescano ogni anno superando i 4 miliardi nel 2027. Il testo mostra anche il livello - decrescente - degli investimenti per interventi sulla rete, quelli previsti dal piano del 1997, dall'atto aggiuntivo del 2012, da altre delibere del Cipe: si passa da 1 miliardo e 67 milioni del 2016 a 773 milioni del 2017, ai 740 del 2018.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2,4%

È il canone che la società corrisponde ogni anno allo Stato e viene calcolato sui ricavi da pedaggi

Le spese

Gli aumenti previsti per gli investimenti

Gli investimenti sono di due tipi. Nel primo caso, i concessionari li devono realizzare senza forme di remunerazione aggiuntiva. Poi ci sono quelli per i quali viene riconosciuto un premio sul capitale utilizzato. Di questa categoria, fanno parte gli interventi per terze o quarte corsie, svincoli e gallerie. Nei documenti desecretati, per esempio, si legge di un piano per la messa in sicurezza delle gallerie che prevede aumenti dell'1,1% all'anno tra il 2006 e il 2021. In totale, si prevedono aumenti del 24,6% delle tariffe dal 2013 al 2028.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

24,6%

La messa in sicurezza delle gallerie prevede aumenti dell'1,1% dal 2006 al 2021, del 24% in totale dal 2013 al 2028

La sicurezza

Quanto si spende per la manutenzione

Dai documenti desecretati si legge come il gruppo Atlantia si sia impegnato a far crescere l'impegno di spesa nella manutenzione dai 284 milioni del 2013 ai 291,9 milioni a fine 2038. Sul tema, ci sono sempre state numerose polemiche perché la maggior parte dei lavori è affidata a società controllate dagli stessi concessionari, invece di essere assegnata attraverso gare a evidenza pubblica, favorendo la concorrenza nel settore, così come chiede la Ue. Nel caso di Autostrade per l'Italia, la società utilizzata è la Pavimental.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

287

MLN La spesa per la manutenzione nel 2016, stessa cifra nel 2017. Nel 2018 e 2019 è previsto un aumento fino a 288 milioni