

I furbetti del casello. Profitti stellari per le società concessionarie delle Autostrade

di *Stefano Porcari*



Chi si arricchisce con i circa 7000 chilometri della rete autostradale nel nostro paese? Sono le 24 società concessionarie sulla base di accordi con lo Stato regolati da sei regimi tariffari diversi. Ma a ben guardare, questa frammentazione si riduce praticamente a un duopolio. Oltre all'Anas, che gestisce anche un migliaio di chilometri finora senza pedaggio (come la Salerno-Reggio Calabria), ci sono un gruppo di società legate agli enti locali (una fra tutte: l'Autobrennero controllata al 45% dalle province di Trento e Bolzano) e poi i due colossi: Autostrade per l'Italia, di proprietà dell'Atlantia della famiglia Benetton, e la Sias, della famiglia Gavio.

Ai Benetton fa capo oltre il 50% della rete, ai Gavio un altro 20% abbondante. E guardando i conti dei due operatori industriali del settore l'impressione è una sola: le autostrade italiane sono un affare d'oro, pura rendita finanziaria. Dal 2009 a oggi, nonostante la crisi economica, la Sias non ha mai chiuso un bilancio con utili netti inferiori al 14% dei ricavi. Discorso analogo si potrebbe fare per la società dei Benetton (nel 2014 ha registrato un utile di quasi

700 milioni, oltre il 15% dei ricavi). Merito dell'efficienza dei gestori, dicono i gruppi coinvolti. Merito di una politica tariffaria e di aumenti dei pedaggi sconsiderati dicono i fatti e le vittime degli aumenti tariffari.

Nel 2014 (questi i dati che abbiamo a disposizione) i ricavi derivanti dai pedaggi hanno raggiunto la consistente cifra di 6,533 miliardi di euro. Quanto hanno incassato di questo tesoretto le casse pubbliche? Assai poco: soltanto 1,7 miliardi tra Iva (596 milioni) e canone Anas (1,132 miliardi), un canone che poi altro non è che il sovrapprezzo sulla tariffa utilizzato dallo Stato per la manutenzione delle reti non a pedaggio. Tutto il resto – 4,8 miliardi – è andato a rimpinguare le casse delle società private che gestiscono le nostre autostrade, da Gavio fino a Autostrade per l'Italia dei Benetton. Praticamente su ogni chilometro di autostrada, lo Stato incassa “solo” 300 milioni, rispetto agli 850 che finiscono alle concessionarie. Quasi il triplo

Con i nuovi e ingiustificati aumenti delle tariffe autostradali, più di 300 milioni all'anno di oneri aggiuntivi ricadranno sulle spalle dell'autotrasporto – denuncia Trasportounito una delle organizzazioni degli autotrasportatori. E' questa la prima stima del conto che il rincaro dei pedaggi autostradali, recentemente autorizzato dal Governo, ha presentato alle imprese di autotrasporto. E per imprese che, dopo anni e anni di crisi, viaggiano sulla lama del rasoio della sopravvivenza questo nuovo colpo, sommato al recente rincaro nei costi di energia e carburante, è tale da provocare una nuova epidemia di crack finanziari e di aumenti dei prezzi generalizzati che si riverberano sui conti delle famiglie e dei consumatori.

“Drammaticamente si perpetua – afferma Maurizio Longo, Segretario generale di Trasportounito – una distorsione di mercato che favorisce le rendite di posizione dei concessionari autostradali, non a caso puntualmente in testa alle classifiche dei benestanti

italiani, a discapito di chi la rete autostradale, regalata ai concessionari, si trova costretto a utilizzare”.

“Puntualmente, con il rincaro dei pedaggi – afferma Longo – si rinnova un modello di rapporto Stato-concessionari privo di trasparenza: gli aumenti sono basati su parametri i cui valori sono discrezionali; le premialità riconosciute sugli investimenti sull’infrastruttura appaiono grottesche in quanto dovrebbe essere già prevista la remunerazione sul capitale investito; le 27 concessionarie scaricano sul mercato il rischio di impresa spalmandolo fra lavori in house, rinnovi di concessioni senza gara, costanti contributi pubblici, defiscalizzazioni e garanzie “.

“Anche quest’anno il rincaro medio del 2,74% – conclude Longo – non segue la logica dell’inflazione (1,2%) né, tantomeno, procedure contrattuali standardizzate, poiché i contenuti delle concessioni restano inspiegabilmente secretati e quindi possiamo immaginare trattative bilaterali e rapporti di forza con tutte le spese e i rischi a carico del contribuente e dell’utente finale”.

Secondo una relazione dell’Authority dei Trasporti, sui pedaggi autostradali si è registrato un aumento spaventoso dei guadagni - praticamente il 270% – passando da 2,5 miliardi di euro nel 1993 a 6,5 miliardi nel 2012. Un trend che continua ad aumentare con guadagni stellari, e con un sistema che rende le società concessionarie praticamente eterne. La principale concessionaria, Autostrade per l’Italia (Benetton) manterrà la gestione – e dunque i ricavi – fino al 2038. Una immagine plastica e niente affatto “dinamica” del capitalismo meramente parassitario.