

L'analisi	
SERGIO RIZZO	

GIÙ I PEDAGGI
DOPO VENT'ANNI

Basta condizioni di favore dopo 20 anni giù le tariffe

Stop a connivenze e atti "segreti". Il governo mette alla frusta i gestori: nel Milleproroghe previsti taglio dei costi operativi (e quindi dei pedaggi) e sanzioni per gli investimenti non fatti

La corda era così tesa che si sarebbe spezzata comunque. Prima o poi la folle corsa dei pedaggi autostradali, cresciuti sempre a memoria d'uomo ingigantendo oltre ogni logica i profitti dei gestori, qualcuno l'avrebbe fermata. Ed è quanto accadrà. Ma non per gentile omaggio dei concessionari, come qualcuno vorrebbe far credere.

Fa solo male pensare che la spinta decisiva sia arrivata dal crollo del viadotto Morandi, il 14 agosto del 2018. È successo che il decreto per Genova ha esteso i poteri dell'Autorità per i Trasporti alle concessioni precedenti alla sua nascita nel dicembre 2011, sanando così una mostruosità. Già, perché la legge istitutiva dell'authority oggi presieduta da [Andrea Camanzi](#) aveva escluso dalle sue competenze le concessioni già in essere: garantendo in questo modo per chissà quanti decenni l'andazzo inaccettabile che ha portato le tariffe a crescere in vent'anni del 75,6 per cento. Il doppio dell'inflazione, e a dispetto di promesse su investimenti e manutenzioni mai rispettate del tutto.

Ma per quanto decisivo quello del decreto Genova è stato solo il primo passo, seguito ora dal provvedimento goffamente battezzato, da 27 anni a questa parte. "Milleproroghe". L'articolo 13 dispone l'azzeramento di tutti i piani economici e finanziari delle società concessionarie non ancora completati imponendo che vengano riscritti daccapo nel giro di tre mesi. Con una serie di novità. La prima è il taglio dei costi operativi, voce che vale un terzo dei pedaggi: taglio da trasferire in modo automatico sulle tariffe. Per alcuni tratti come la Tangenziale di Napoli, può arrivare a sfiorare il 28 per cento in cinque anni. La seconda sorpresa è la revisione di tutti gli investimenti previsti ma non ancora avviati. I tassi di remunerazione del capitale, che in alcuni casi superavano il 10 per cento, saranno drasticamente ridotti e allineati alle condizioni di mercato: il che potrà comportare una limatura ulteriore dei pedaggi. La terza è una sanzione pari al 2 per cento del valore di quegli investimenti che invece sono

finiti sotto il tappeto insieme alla polvere. E qui ci sarà da ridere se è vero, come ha raccontato la Corte dei conti in una esplosiva relazione di qualche settimana fa, che nel solo periodo 2008-2016 sono mancate all'appello opere per 6 miliardi e 640 milioni sui 21,7 miliardi dichiarati nei piani concordati dai concessionari con il ministero delle Infrastrutture.

L'AFFONDO DELLA CORTE DEI CONTI

Va letta fino in fondo, quella relazione. Lì dentro c'è la spiegazione di come una lobby potentissima abbia potuto facilmente condizionare la politica e le burocrazie ministeriali arrivando a imporre le proprie regole a scapito dell'interesse collettivo. Un atto d'accusa durissimo, così da far sorgere domande sul perché non sia stata usata prima d'ora tanta durezza nel segnalare anomalie, complicità e abusi noti a chi doveva vigilare, se è vero che «la quasi totalità delle tratte sono state affidate o prorogate senza gare, con un vulnus ai principi europei e nazionali».

E il bersaglio non poteva che essere il ministero dei Trasporti, al quale dal 2008 sono stati trasferiti i poteri di controllo sulle autostrade. Poteri che però, a quanto pare, non si sono mai dispiegati. Denunciano i giudici: «Scarsa è stata negli anni l'attenzione degli organi di controllo interno del ministero vigilante». Scarsa al punto che «nonostante la rilevanza delle risorse finanziarie coinvolte nessun organismo indipendente di valutazione o servizio di controllo interno ha proceduto a valutazioni sullo stato delle concessioni pur in presenza di numerosi pronunciamenti delle autorità indipendenti che da anni segnalano le numerose criticità del sistema». Eppure il ministero ce l'aveva eccome, una struttura dedicata ai controlli. Duecentocinquanta persone. Era stata ereditata dall'Anas che nel frattempo avevano trasformato anch'essa in socie-



tà concessionaria, ma pubblica. Il che avrebbe prefigurato un conflitto d'interessi, e dunque i compiti passarono al ministero: senza rendersi conto che in questo modo si sarebbe innescato un conflitto d'interessi ancora più mostruoso. Il quadro che la Corte dei conti tratteggia adesso è di una pressoché totale subordinazione delle strutture ministeriali deputate ai controlli rispetto ai controllati.

Prova ne sia il fatto che «a partire dalla privatizzazione delle concessioni, e cioè per un ventennio», le convenzioni sono rimaste avvolte nella nebbia. «Non ostensibili» è il termine tecnico. Lo stesso ministero ha sempre considerato atti riservati gli allegati ai contratti, rifiutandosi di dare le carte all'Autorità dei Trasporti. E quando il presidente dell'Anticorruzione Raffaele Cantone gli ha chiesto perché quei documenti non venivano pubblicati sul sito, per tutta risposta il ministero ha chiesto spiegazioni alla società Autostrade per l'Italia: dimostrando che pendeva dalle labbra dei concessionari tanto da non riuscire neppure a fornire una propria versione. Soltanto dopo il crollo di Genova si è «provveduto all'integrale pubblicazione degli atti dimostrando così l'inconsistenza delle motivazioni per anni addotte contro la generalizzata conoscibilità degli atti». La verità è che quelle convenzioni, trattate alla stregua di segreti industriali, nascondevano tali e tante condizioni di favore per i privati che se si fossero conosciute il pentolone certamente sarebbe stato scopercchiato molto tempo prima.

Uno studio ormai datato della Banca d'Italia rivelò che fra il 1993 e il 2012 i ricavi dei gestori erano quasi triplicati, passando da 2,5 a 6,5 miliardi: grazie anche al contributo delle subconcessioni e delle attività commerciali svolte sulla rete nelle aree di servizio che lo stato aveva dato ai concessionari insieme alle strade. Ogni chilometro di autostrada, diceva Bankitalia, generava mediamente ricavi per 1,1 milioni: somme tali da garantire ai concessionari utili operativi che potevano raggiungere anche il 40 per cento per «le concessionarie di maggiori dimensioni». Per non parlare poi delle proroghe continue. La Parma-La Spezia del gruppo Gavio ha avuto la prima concessione nel 1958, e grazie alle proroghe scadrà nel 2031: settantatré anni. Quella della Brescia-Padova scadrà invece nel 2026, a settant'anni esatti dall'inizio. La concessione di Autostrade per l'Italia, che risale alla data dell'apertura dei cantieri, nel 1956, è stata prorogata nel 1997 alla vigilia della cessione al gruppo Benetton di vent'anni rispetto alla scadenza prevista nel 2018. Pro-

roga contestata allora dalla Corte dei conti, che rifiutò il visto di registrazione, ma anche dall'Antitrust. Nonostante questo il governo, allora guidato da Romano Prodi, fece spallucce. Con la conseguenza che la concessione di

Autostrade per l'Italia sarebbe durata fino al 2038: 82 anni, di cui 40 in mano a un privato.

LE CONVENZIONI SCADUTE E NON RINNOVATE

Ma c'è anche un'altra circostanza che rende eclatante la sudditanza della politica e delle burocrazie rispetto ai concessionari. In base ai contratti le convenzioni vanno riviste ogni cinque anni per mettere a punto con il ministero gli investimenti, rifare i conti e aggiornare i piani tariffari. Ebbene, su 27 concessioni ce ne sono ben 16 per cui i «sottoperiodi regolatori», come si chiamano in gergo, sono scaduti senza essere stati ancora rinnovati. In qualche caso, come per la Tirrenica o l'Autostrada dei Parchi, addirittura dal 31 dicembre 2013. E questo, purtroppo, resta ancora nelle competenze del ministero dei Trasporti, come i controlli.

Perché se è già qualcosa che le tariffe possano diminuire e che gli italiani finalmente sappiano che cosa c'è scritto in quei contratti, il problema più grosso non è stato ancora risolto. Che i controlli siano affidati al concedente, cioè alle due parti in causa, già non è sano di per sé. Alla luce del progresso è addirittura folle. Questo potere andrebbe trasferito a un organismo terzo e indipendente, come per esempio l'Authority. Ma non sarà che i padroni delle autostrade sono ancora troppo potenti, o che la politica come al solito si mostra incapace di andare oltre i sondaggi? Dopo la tragedia Genova era stata costituita un'Agenzia nazionale incaricata di vigilare sulla sicurezza delle infrastrutture stradali. Con decreto «urgente». Tanto urgente che un anno e mezzo dopo non se ne vede l'ombra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

