

NAZIONALIZZARE LE AUTOSTRADE?

Tragedia di Genova: la politica dà la risposta sbagliata

ECONOMIA

17_08_2018

**Francesco
Ramella**

2009	2010	2011	2012	2013
707	700	662	677	653
--	-1,0%	-5,4%	+2,3%	-3,5%
105,9%	105,1%	103,1%	102,2%	101,6%

La linea è stata dettata dal Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte: "Avvieremo la procedura per la revoca della concessione ad Autostrade" con conseguente crollo del titolo in Borsa a danno soprattutto dei piccoli azionisti. A seguire le dichiarazioni del

Vicepresidente del Consiglio, Luigi Di Maio: "Autostrade ha poi la sede finanziaria in Lussemburgo, quindi manco pagano le tasse". e quelle dell'on. Meloni che, in un [video su facebook](#), richiede senza tentennamenti il superamento complessivo dell'attuale regime di concessioni e la nazionalizzazione della gestione delle autostrade. Insomma, pare di capire che il problema sia quello della privatizzazione e la soluzione il ritorno dello Stato. Peccato che molte delle affermazioni a supporto di tale opzione siano infondate. Vediamone alcune, prendendo spunto in particolare dall'intervento della Presidente di Fratelli d'Italia.

Le autostrade sono degli italiani perché sono state costruite con soldi pubblici.

Non è vero. Nella maggior parte dei casi gli investimenti delle società che hanno realizzato tratte autostradali sono stati ripagati interamente tramite i pedaggi. A questi vanno sommate le accise sui carburanti pagate dagli automobilisti che le percorrono. L'uso di soldi pubblici costituisce, al contrario di quanto accade con le ferrovie, l'eccezione e non la regola.

I concessionari trattengono per sé il 97,6% dei ricavi e trasferiscono allo Stato solo il 2,4%.

Non è vero. Nel 2017 le concessionarie autostradali hanno introitato da pedaggi poco più di 8 miliardi. Di questi ne sono stati trasferiti allo Stato 1,4 miliardi sotto forma di IVA e altri 653 milioni di "canone aggiuntivo" per un totale di oltre 2 miliardi. A questa somma va aggiunto il prelievo sui profitti.

CONCESSIONARIA	TRATTATO (milioni di euro) (1)			RISULTATO DEI PEDAGGI (milioni di euro) (2)				RISULTATO DEI RENDIMENTI (milioni di euro) (3)	
	Utile netto	Prodotto	Totale	Utile netto	Utile netto	Utile netto	Utile netto	Utile netto	Utile netto
	1	2	3=1+2	4	5	6	7=4+5+6	8=7	9=7/8
AUTOSTRADE PER L'ITALIA	37.178,3	10.737,2	47.915,5	2.083.527	188.526	714.472	4.086.525	0.382	0.382
AUTOWAY FINNETE	1.863,9	912,1	2.776,0	141.407	23.219	44.894	207.280	0.275	0.284
MILANO ROMANINALE - MILANO VARESE (100%)	2.384,1	388,4	3.172,5	207.910	23.887	30.889	268.686	0.286	0.286
BRISIGALLA-PESCARA	4.982,8	1.638,9	6.621,7	326.836	44.650	81.851	453.337	0.380	0.381
C.A.S. (1)	1.343,7	403,9	1.747,6	136.488	14.103	32.236	182.827	0.375	0.375
AUT. MERIDIONALI	1.343,7	403,9	1.747,6	136.488	14.103	32.236	182.827	0.375	0.375
AUT. DEL FUGO - TORINO TORINALE (100%)	718,9	167,3	886,2	54.881	4.875	10.588	70.344	0.375	0.375
AUT. DEL BRESCHINO	3.428,9	1.432,8	4.861,7	212.388	40.881	77.528	430.797	0.380	0.387
S.A. C.A.R.	3.395,7	1.229,8	4.625,5	419.171	33.284	130.094	582.549	0.397	0.429
TRIESTE TRIESTE (100%)	982,8	40,8	1.023,6	91.851	5.119	14.838	111.808	0.380	0.381
A.T.I. S.A. (1)	1.417,1	438,9	1.856,0	126.488	14.627	30.679	171.794	0.380	0.380
ASTICOM	19,3	36,9	56,2	19.845	1.182	4.422	25.449	0.123	0.182
S.I. S.A. (1)	229,8	180,9	410,7	44.850	2.582	11.383	60.815	0.152	0.188
S.I. S.A. (1)	88,8	91,8	170,6	16.426	788	4.837	22.051	0.160	0.268
CENTRO PADANE	882,4	330,7	1.213,1	88.042	8.898	14.787	111.727	0.380	0.382
S.A. V.	271,7	79,3	351,0	48.110	2.882	13.898	64.890	0.192	0.293
AUT. DEL FUGO - TORINO TRIESTE (100%)	982,8	40,8	1.023,6	91.851	5.119	14.838	111.808	0.192	0.192
S.A. S. T. - TORINO TRIESTE (100%)	1.417,1	438,9	1.856,0	126.488	14.627	30.679	171.794	0.380	0.380
S.A. S. T. - TORINO TRIESTE (100%)	221,7	71,8	293,5	33.889	2.086	8.202	44.177	0.192	0.192
S.A. S. T. - TORINO TRIESTE (100%)	882,4	330,7	1.213,1	88.042	8.898	14.787	111.727	0.192	0.192
CONCESSIONE AUTOSTRADE DEL SUD	1.417,1	438,9	1.856,0	126.488	14.627	30.679	171.794	0.380	0.380
STRADA DELL'ADRIATICO (1)	1.863,9	912,1	2.776,0	141.407	23.219	44.894	207.280	0.375	0.375
BRISIGALLA	271,7	79,3	351,0	48.110	2.882	13.898	64.890	0.192	0.192
ROMANINALE TRIESTE TRIESTE (100%)	1.417,1	438,9	1.856,0	126.488	14.627	30.679	171.794	0.380	0.380
PESCARA TRIESTE TRIESTE (100%)	1.417,1	438,9	1.856,0	126.488	14.627	30.679	171.794	0.380	0.380
TOTALE	67.829,9	19.888,8	87.718,7	5.084.430	551.728	1.471.643	8.108.871	0.380	0.380

(1) Confronto tra i dati pubblicati nel sito internet della società e i dati pubblicati nel sito internet della società.
(2) I dati sono espressi in milioni di euro.
(3) I dati sono espressi in milioni di euro.
(4) I dati sono espressi in milioni di euro.
(5) I dati sono espressi in milioni di euro.
(6) I dati sono espressi in milioni di euro.
(7) I dati sono espressi in milioni di euro.
(8) I dati sono espressi in milioni di euro.
(9) I dati sono espressi in milioni di euro.
(10) I dati sono espressi in milioni di euro.

Atlantia non paga le tasse sugli utili perché ha la sede in Lussemburgo.

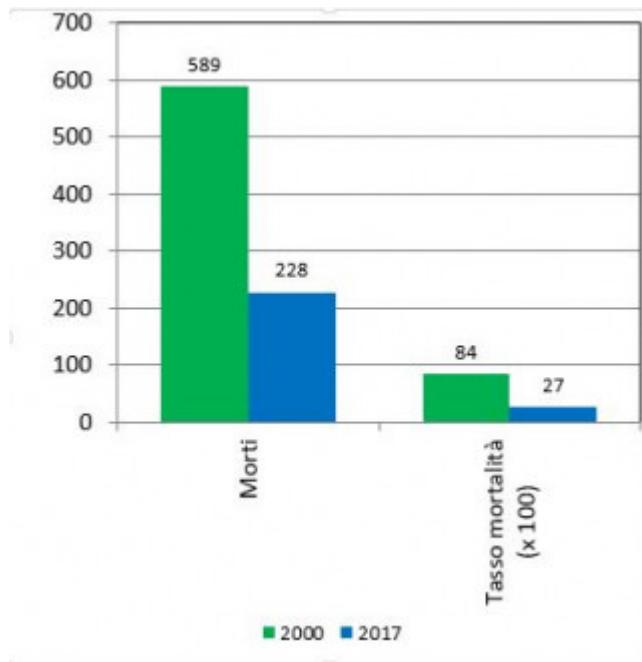
Non è vero. Nel 2017 Atlantia ha pagato imposte in Italia per 632 milioni equivalenti a un tax rate del 30,6%.

Le attività di manutenzione sono diminuite negli ultimi anni del 40%.

Non è vero. La spesa per la manutenzione ordinaria delle concessionarie autostradali è rimasta grosso modo stabile negli ultimi sette anni oscillando tra i 650 e i 700 milioni. In media, le concessionarie hanno speso poco di più di quanto previsto dai rispettivi Piani Economico-Finanziari.

Valori in Meuro	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Manutenzione ordinaria	707	700	662	677	653	694	697	646
Variazione % rispetto anno precedente	--	-1,0%	-5,4%	+2,3%	-3,5%	+6,3%	+0,4%	-7,3%
% attuazione progressiva sui Piani Economico - Finanziari	105,9%	105,1%	103,1%	102,2%	101,6%	101,6%	101,8%	100,9%

Una rappresentazione della realtà, come si può vedere, del tutto non veritiera a supporto di un'ipotesi che appare essere l'opposto di quanto auspicabile. Vediamo il perché. Le autostrade in concessione ai privati costituiscono una (rilevante in termini di traffico) eccezione alla regola della gestione delle infrastrutture stradali e di quella ferroviarie che sono per oltre il 90% saldamente in mano pubblica. Vi è qualcuno che può ragionevolmente sostenere che la gestione di strade statali e locali sia migliore di quella delle autostrade? Che le condizioni di manutenzione e di sicurezza siano migliori (al netto delle fisiologiche differenze tra i due tipi di infrastruttura)? Esaminiamo, ad esempio, l'aspetto della sicurezza stradale. In questi giorni ci stiamo giustamente occupando di quella correlata allo stato delle opere d'arte. Ma questo fattore costituisce solo uno degli elementi che determinano il livello complessivo di rischio per chi percorre un'autostrada. Quello di gran lunga predominante è correlato all'incidentalità. Se consideriamo il periodo che va dal 2000 al 2017, ossia quello successivo alla privatizzazione di buona parte della rete, il numero di morti in incidenti stradali è diminuito da 589 a 228 (-61%) e il tasso di mortalità – rapporto tra numero di decessi e traffico – del 68%.



Sarebbe errato attribuire il merito di questo radicale aumento del livello di sicurezza agli attuali gestori; un contributo rilevante è da ascrivere al miglioramento tecnologico dei veicoli e, in parte, anche alle migliori capacità di soccorso delle persone coinvolte nei sinistri. È indubbio però che alcune azioni attuate dai concessionari abbiano avuto un ruolo importante: prima tra tutte l'adozione del sistema *Tutor* da parte della società Autostrade per l'Italia che, nell'arco di pochi mesi, determinò un crollo del numero di incidenti mortali. Se come termine di paragone analizziamo la tendenza riscontrata sulla rete non gestita da concessionari privati, scopriamo come nello stesso periodo vi sia stato un miglioramento molto significativo ma più contenuto: il numero di decessi è diminuito da 6.562 a 3.200 (-48%).

D'altra parte, perché nel settore delle infrastrutture dovremmo aspettarci risultati diversi da quelli sperimentati in altri campi? Perché lo Stato dovrebbe dare in questo specifico caso dare buona prova di sé come imprenditore? Gli incentivi sono importanti dicono gli economisti. Un concessionario che non tiene fede agli impegni presi può essere sanzionato. E un privato che trae profitto dalla sua attività ha un fortissimo incentivo a tenere in buon ordine i propri impianti. Questi elementi, come tragicamente evidenzia il crollo del viadotto di Genova, non sono garanzia che non si commettano errori e che non vi possano essere negligenze o colpe gravi.

Ma nel caso di una gestione pubblica questi incentivi vengono a mancare. Come ha scritto Margaret Thatcher: le imprese private sono controllate dal settore pubblico e

quelle pubbliche da nessuno. Se qualcosa si deve chiedere al settore pubblico è di svolgere meglio di quanto fatto finora il compito di vigilanza sullo stato delle infrastrutture e quello di regolatore. Quanto al resto, il ritorno al monopolio statale è il contrario di quanto auspicabile ossia di più concorrenza tra potenziali gestori conseguibile con procedure trasparenti di assegnazione delle concessioni. Quella che è mancata fino ad oggi e che ha consentito agli attuali gestori di godere di profitti straordinari. Il modello dell'affidamento in gestione a privati, lungi dall'essere abbandonato, dovrebbe essere esteso anche alla rete delle strade extraurbane. Meglio poter scegliere tra più fornitori invece che essere costretti a rivolgersi sempre allo stesso anche quando la qualità del prodotto è scadente.