

È IL SECONDO ATTO VANDALICO

Lega, minacce e insulti nella sede di Bergamo

“CANI”, “La vita non è in vendita”, “Rispetto per Genova”, “Salvini uomo senza cuore”: sono queste alcune delle scritte rosse apparse sulle vetrate della sede provinciale della Lega a Bergamo. Del caso si sta occupando la questura. È il secondo atto vandalico da inizio anno ai danni della sede bergamasca della Lega e a pochi giorni dall'esplosione di un ordigno davanti alla sede della Lega a Villorba, in provincia di Treviso. “Un escalation di minacce e attentati che preoccupa”, ha commentato Roberto Calderoli.



NON GRAVA SUI CONTRIBUENTI

Arriva l'“Angela Force One”. È di seconda mano

NUOVO AEREO per Angela Merkel, ma di seconda mano. La cancelliera avrà a disposizione un Airbus A321, soprannominato scherzosamente ‘Angie Force One’, che dal 2000 faceva parte della flotta Lufthansa. A settembre dovrebbe essere pronto per la consegna alla Bundeswehr, le forze armate federali. Perché un aereo usato? “È più economico e quindi meglio per i contribuenti”, spiega Dieter Brakonier, che ha curato il progetto di riadattamento dell'aereo per conto del governo.



RINCARI Più del doppio dell'inflazione

Pedaggi

» MARCO MARONI
E LORENZO VENDEMIALE

Il costo della vita in Italia negli ultimi dieci anni è aumentato del 12%, i pedaggi ai caselli sono aumentati del 30%. Ogni anno le tariffe autostradali crescono molto più dell'inflazione. Il cerimoniale è sempre uguale: a gennaio, puntuale arriva il decreto del Ministero dei trasporti con l'adeguamento delle tariffe; qualche partito (sempre quelli di opposizione) si indigna, le associazioni dei consumatori protestano. Ma non cambia nulla.

E, pur essendo la più ricca, non è solo Autostrade per l'Italia (Benetton) a guadagnarci, ma tutti gli operatori privati: il record di rincari, ad esempio, appartiene a Gavio. Percorrere i 125 chilometri della A4 Torino-Milano, una delle strade più trafficate d'Italia, oggi costa 16,80 euro più 8,3% sul 2017. Va bene anche al gruppo Toto (Strade dei parchi): per i 150 chilometri della Roma Teramo si pagano 19,60 (+12,9%). Ma i rincari, in parte giustificati da nuovi investimenti, sono solo un aspetto del caro pedaggi.



Salasso al casello: ecco la formula magica che fa ricchi gli operatori

Guadagni da favola, grazie a tariffe di favore fissate al tempo della privatizzazione

GLI ALTI COSTI che gli automobilisti pagano ai caselli italiani non sono infatti giustificati da alcuna logica economica. A meno che non si ritenga il guadagno del concessionario l'unico sacro principio. Autostrade per l'Italia, che gestisce la metà dei 6 mila e passa chilometri di rete italiana (compreso il ponte crollato a Genova il 14 agosto), nel 2017 dai pedaggi ha ricavato 3,6 miliardi di euro, che hanno garantito un margine operativo di 1,9 miliardi (in crescita di 200 milioni rispetto all'anno precedente), cioè più del 50%. La Satap del gruppo Gavio su 434 milioni di ricavi autostradali, ha avuto un risultato operativo di 185 milioni, oltre il 42%. Margini da favola.



L'inghippo
Adeguamenti giustificati dagli investimenti programmati
Ma i gestori ne fanno di meno

Gli adeguamenti annuali stabiliti dal ministero delle Infrastrutture sono basati, per tutti i concessionari, su una formula in cui il dato di base, il più interessante, cioè la remunerazione del capitale, è tutt'ora segreto, anche se qualche economista ne ha fatto una stima. Vediamo: la nuova tariffa fissata ogni anno è data in sostanza dalla variazione dell'inflazione, più un fattore X di remunerazione del capitale, più un fattore K di remunera-

nerazione degli investimenti aggiuntivi. Più l'Iva, ora al 22%. I fattori X e K sono stati finora tenuti segreti dal Ministero, un approccio che pare poco giustificabile. Il nuovo ministro ha dichiarato che li renderà pubblici, non si comprende perché non l'abbia ancora fatto.

L'economista Giorgio Raggi, nel libro *I signori delle autostrade* (il Mulino) fa per un po' di luce sui numeri a partire proprio dalla convenzione tra Anas e Autostrade per l'Italia, firmata ai tempi della privatizzazione. “Il piano finanziario 1997-2038 allegato alla convenzione redatto in lire e prezzi costanti 1996, prevedeva investimenti per 3,6 miliardi di euro nel quinquennio 1998-2002, e un tasso interno di rendimento (Tir) del 7,14% sull'arco dei quarant'anni della concessione. Il Tir previsto era molto elevato: si trattava infatti di un rendimento reale, essendo stato calcolato nell'ipotesi di prezzi costanti, per di più al netto delle imposte, difficil-

mente giustificabile per un'attività a rischio pressoché nullo”. In pratica si sarebbe fissato un tasso rendimento del capitale a un livello che seppur, alto, poteva avere qualche giustificazione 12 anni fa, quando l'inflazione era superiore al 4% il rendimento dei capitali andava di conseguenza. La

GLI AUMENTI SULLE TRATTE

A 1 Firenze-Bologna 90km					
Autostrade per l'Italia	2014	2015	2016	2017	2018
	+4,43%	+1,46%	+1,69%	+0,64%	+1,51%
	7,70€	7,80€	7,90€	7,95€	8,10€
Aumento totale: +0,40€					
A 14 Pescara-Firenze 235km					
Autostrade per l'Italia	2014	2015	2016	2017	2018
	+4,43%	+1,46%	+1,69%	+0,64%	+1,51%
	16,40€	16,65€	16,85€	16,95€	17,20€
Aumento totale: +0,80€					
A 4 Torino-Milano 125Km					
Satap - Gavio	2014	2015	2016	2017	2018
	+5,27%	+1,50%	+6,50%	+4,60%	+8,34%
	13,70€	13,90€	14,80€	15,50€	16,80€
Aumento totale: +3,10€					
A 24 Roma-Teramo 150Km					
Strade dei Parchi	2014	2015	2016	2017	2018
	+8,28%	+1,50%	+3,45%	+1,62%	+12,89%
	16,25€	16,50€	17,05€	17,35€	19,60€
Aumento totale: +3,35€					

parte che ha dell'incredibile è che i coefficienti X e K restano costanti durante tutta la concessione (che per Autostrade è stata prorogata al 2042) ed eventuali aumenti dell'inflazione sono calcolati in aggiunta. I concessionari hanno insomma un altissimo profitto, garantito, sul capitale im-

piegato. Ma non è tutto qui.

LA PARTE DI TARIFFA che dovrebbe ripagare il capitale investito, è calcolata su quelli programmati. Il finanziamento degli investimenti è in effetti la foglia di fico che usano tutti i concessionari per giustificare gli aumenti. Peccato che questa sorta di consorteria medievale, beneficiaria di concessioni, sugli investimenti sia inadempiente. L'ultima relazione del ministero delle Infrastrutture mostra infatti che tra il 2008 e il 2016 gli investimenti effettuati dai concessionari sono stati 8,3 miliardi a fronte di 9,8 miliardi programmati: un miliardo e mezzo in meno.

Da segnalare, infine, il trattamento tariffario di favore riservato ad Autostrade per l'Italia: la società non è soggetta cosiddetto price cap, un tetto alla tariffa, determinato dal cosiddetto “coefficiente di efficientizzazione”, cioè dal presupposto che col tempo il concessionario diventi più efficiente e i suoi costi (gestione, manutenzione) diminuiscano. Cosa puntualmente avvenuta, per esempio con l'automazione dei caselli. E così i privati guadagnano, e gli italiani pagano, sempre di più.

Più care
Dal 2014 al 2018 le tariffe pagate dagli italiani sono cresciute ogni anno più dell'inflazione
LaPresse



Il numero

6.400

I chilometri di rete autostradale italiana. Sono gestiti da 26 concessionari, ma con la concentrazione del business in capo a due gruppi: Autostrade per l'Italia, che ha circa il 50% del totale, e Gavio, circa il 20%. Il mercato non è mai stato aperto alla concorrenza