

## Autostrade, crescono le tariffe e i guadagni delle concessionarie

**Pubblicato:** Giovedì 17 Luglio 2014



**Tariffe agli automobilisti che continuano a salire e redditi sempre più alti per le società autostradali.** La fotografia del sistema autostradale italiano scattata dal **rapporto annuale della nuova Autorità di regolazione dei trasporti** guidata da Andrea Camanzi fa i conti in tasca alle società autostradali.

Nel documento, presentato al Parlamento lo scorso 16 luglio, si legge di come ai caselli italiani si sia registrato

un aumento continuativo della tariffa media pagata dal consumatore. Gli aumenti sono stati superiori all'inflazione e solamente negli ultimi dieci anni hanno registrato un aumento quasi due volte la variazione dell'indice dei prezzi al consumo.

Un fattore che, sempre secondo la relazione, influisce ampiamente sui risultati economici delle società

Per quanto concerne i risultati economici dei concessionari, nel 2012 i ricavi dei concessionari raggiunti sono stati pari a 6,533 miliardi di euro di cui circa 1,728 miliardi (oltre il 25%) sono stati girati allo stato tra IVA (596 milioni) e canone Anas (1132 milioni), ovvero il sovrapprezzo sulla tariffa utilizzato dallo Stato per la manutenzione delle reti non a pedaggio; i rimanenti 4,805 miliardi sono andati alle concessionarie<sup>38</sup> (Tabella 24a). Tali valori, suddivisi sui circa 5700 km di rete in concessione (e quindi a pedaggio), fan sì che ogni chilometro di autostrada in Italia permetta annualmente ricavi pari a circa 1,150 milioni di euro (300 mila euro allo Stato e 850 mila euro alle concessionarie). Ai ricavi da pedaggio vanno aggiunti i ricavi da subconcessioni e da altre attività che le concessionarie autostradali incassano e di cui una parte (compresa tra il 2% e il 20%) viene girata allo Stato. Nell'ultimo ventennio si è assistito a un aumento dei ricavi pari al 270%, passando da 2,5 miliardi di euro nel 1993 a 6,5 miliardi nel 2012, con picchi di crescita superiori al 7% nel 2003 e 2010-2011. L'aumento dei ricavi osservato in passato è stato interrotto nel 2012, anno in cui si è registrata una contrazione del 3,17% circa, passando da 6,747 miliardi di euro nel 2011 a 6,533 miliardi del 2012. La diminuzione è, per buona parte, attribuibile alla crisi del traffico autostradale fortemente connessa alla congiuntura economica degli ultimi anni.

La relazione fanotare inoltre come tutto questo costituisca ampissimi margini di redditività per tutti i concessionari autostradali, con margini che vanno da un minimo del 20% a un massimo, addirittura, del 60%.

Oltre ai rilevanti ricavi tariffari, il settore è caratterizzato da una elevata e stabile redditività operativa con margini operativi (EBITDA) che nel 2012 non sono mai risultati inferiori al 20% per tutti i concessionari, e in alcuni casi prossimi al 60%, ed un utile operativo (EBIT) anch'esso mediamente pari al 20%, con concessionari che presentano una redditività assai elevata (superiore al 40%). Unica eccezione è la concessionaria Raccordo Valle D'Aosta Spa che ha presentato un risultato di esercizio negativo nel 2012.

Con implicazione che, in alcuni casi, implicano anche l'utilizzo di fondi pubblici:

È possibile altresì notare come, dati i ricavi da servizi e la redditività del settore, il settore autostradale, almeno per quanto riguarda la fase di gestione e manutenzione delle autostrade, non prevede l'utilizzo di fondi pubblici erogati dallo Stato. Tuttavia quando vengono concordati lavori straordinari o grandi opere (ad esempio, la realizzazione di una 3<sup>a</sup>/4<sup>a</sup> corsia in una specifica tratta o lo sviluppo di un nuovo tratto autostradale) in sede di contrattazione lo Stato si è fatto sempre carico di una quota del costo complessivo dell'opera tramite contributi a fondo perduto. Ciò nonostante negli ultimi anni si registra che questi contributi si sono via via ridotti nel tempo a favore di nuove forme di finanziamento. Ad esempio, la realizzazione della tratta Brescia-Bergamo-Milano (primo esempio di autostrada realizzata in project financing senza oneri a carico del bilancio dello Stato) è stata finanziata in parte dai soci del concessionario (BREBEMI il cui maggior azionista è Autostrade Lombarde) e in parte con un prestito a lungo termine da parte della Cassa Depositi e Prestiti della Banca Europea degli Investimenti e delle principali banche italiane. Per la tratta Orte-Mestre, invece, il governo ha predisposto, in attuazione dell'art.18 della L.183/2011, un piano finanziario che trasforma il contributo pubblico, stimato in 1,870 miliardi di euro in una defiscalizzazione di Ires, Irap e Iva nei primi 15 anni di gestione per un importo pari a 9 miliardi di euro. Il valore attualizzato, calcolato dal CIPE, di questi 9 miliardi sono appunto i 1.870 miliardi di contributo pubblico teorico che la defiscalizzazione va a sostituire.

Redazione VareseNews  
redazione@varesenews.it