

di STEFANO FELTRI

Anche dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, Autostrade per l'Italia avrà il suo aumento annuale delle tariffe. Più basso di quello ottenuto per il 2018 (1,51 per cento), ma comunque quasi pari alle richieste avanzate al ministero dei Trasporti: 0,81 per cento a fronte dello 0,86 domandato.

IL MINISTERO guidato da Danilo Toninelli (M5S) ha appena trasmesso al Tesoro la relazione istruttoria per gli "Adeguamenti delle tariffe di pedaggio autostradali per l'anno 2019", firmata dal dirigente Felice Morisco (perché il responsabile della direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali, Vincenzo Cinelli, è indagato a Genova).

Il documento, visionato dal Fatto, è di duplice interesse. Chiarisce quale ennesimo salasso aspetta gli automobilisti italiani da gennaio, grazie ad aumenti previsti da piani finanziari che premiano sempre i concessionari, e cosa è cambiato dopo la tragedia di Genova.

Sul potere contrattuale del governo, per ora, poco o nulla. Allegato al dossier c'è la lettera di Guido Improta, segretario generale dell'Autorità di regolazione dei trasporti: scrive al ministero dei Trasporti che i nuovi poteri di sorveglianza previsti dal decreto Genova si applicano solo agli "aggiornamenti" o "revisioni" dei rapporti concessori in essere. Non agli aumenti annuali semi-automatici che le concessionarie chiedono entro il 15 ottobre, il ministero dei Trasporti valuta e, se convinto, propone al ministero del Tesoro.

CAPIRE il criterio delle scelte non è semplice: negli anni si sono stratificati sei regimi tariffari diversi, alcune società non hanno diritto a maggiorazioni tariffarie perché hanno la concessione scaduta prima del 2018 (Ativa, Brennero, Sam, Satap A21, Autovie Venete), altre risultano inadempienti rispetto agli impegni di investimento (Consorzio Autostrade Siciliane e Brescia-Padova Spa). Il ministero prende in considerazione tre parametri. Il primo è un "indicatore di qualità" e poi la spesa per investimenti realizzata l'anno precedente, ponderata in modi diversi a seconda del regime tariffario e infine l'inflazione programmata (1,20 per cento) e quella rilevata dall'Istat (0,90).

Molti gruppi riescono a ottenere aumenti ben su-



La scheda

Il sistema

IL CRITERIO di applicazione degli aumenti dei pedaggi autostradali è complesso: negli anni si sono stratificati regimi tariffari diversi, alcune società non hanno diritto a maggiorazioni tariffarie perché hanno la concessione scaduta prima del 2018, altre risultano inadempienti rispetto agli impegni di investimento

IL MINISTERO prende in considerazione tre parametri. Il primo è un "indicatore di qualità" e poi la spesa per investimenti realizzata l'anno precedente, ponderata in modi diversi a seconda del regime tariffario e infine l'inflazione programmata (1,20 per cento) e quella rilevata dall'Istat (0,90)

STRADA DEI PARCHI chiede un aumento dei pedaggi del 6,94 per cento e il 5,59. Sat, la Società Autostrada Tirrenica, controllata da Aspi, Autostrade per l'Italia, ha chiesto aumenti in una forchetta tra 36,4 e 27,3 per cento ma ha ottenuto solo l'1,17

LA TANGENZIALE di Napoli, sempre di Aspi, ha chiesto l'1,21 per cento e ottenuto invece l'1,82. RAV, cioè Raccordo Autostradale Valle d'Aosta Spa, sempre controllata da Aspi, ha chiesto il 6,32 per cento di aumenti e ha ottenuto il 6,32 per cento, dopo l'aumento del 52,7 per cento lo scorso anno

I pedaggi autostradali salgono pure nel 2019 Ecco tutti i rincari

TARIFE AL CASELLO: GLI AUMENTI DEL 2019			
Società	Incremento tariffario % richiesto per l'anno 2019 su PEF vigente	Incremento tariffario % richiesto per l'anno 2019 su PEF in approvazione	Incremento tariffario % proposto per l'anno 2019
ATIVA*	0,84	0,76	0,00
ASPI	0,87	-	0,81
Brennero	1,17	-	0,00
Brescia Padova*	-	6,67	0,00
Autovie padane	6,39	-	0,10
SALT Tronco Autocisa	-	2,06	1,86
FIORI Tronco A10	-	0,80	0,71
CAS	non pervenuta	non pervenuta	0,00
Autovie Venete	-	1,48	0,00
Serravalle	2,64	-	2,62
Tangenziale Napoli	1,21	-	1,82
RAV	6,32	-	6,32
SALT - Tronco A12	6,10-1,72	-	1,45
SAT	36,41-27,28	-	1,17
SAM	1,20	-	0,00
SATAP - Tronco A4	-	0,00	0,00
SATAP Tronco AZ1	0,70	-	0,00
SAV	0,00	-	0,00
SITAF	7,02	-	6,71
FIORI - Tronco A6 TO-SV	-	2,28	2,22
CAV	2,06	0,79	2,06
Strada dei Parchi	6,94	-	5,59
Asti - Cuneo	0,00	-	0,00

* Concessione scaduta il 31 agosto 2016

periori all'inflazione. Per esempio, Strada dei Parchi Spa. Da mesi c'è in corso uno scontro tra la società concessionaria del gruppo Toto e il ministero dei Trasporti.

"ALCUNI PILONI dei viadotti della A24 e A25, che ho potuto visionare con i miei occhi, sono in condizioni così degradate da risultare allarmanti", ha detto a ottobre il ministro Danilo Toninelli dopo un'ispezione. La società reclama fondi per gli investimenti in sicurezza, il ministero li nega.

Stessa tensione sulle tariffe: Strada dei Parchi, si legge nel documento ministeriale, "ha presentato una proposta di revisione del rapporto concessorio che contempla la realizzazione di un significativo programma di investimenti di messa in sicurezza dell'infrastruttura", il piano è ancora "in fase di predisposizione" per "le modifiche normative intervenute". Insomma, non è pronto. Mentre è già stato approvato un altro piano di interventi urgenti di sicurezza. Risultato: Strada dei Parchi chiede un aumento dei pedaggi del 6,94 per cento e ottiene dal ministero di

Toninelli il 5,59.

E torniamo ad Aspi, Autostrade per l'Italia, che ha un vantaggio contrattuale rispetto agli altri concessionari: nel Consiglio di amministrazione siede Antonino Turicchi, dirigente del ministero del Tesoro a capo della direzione Finanza e privatizzazioni (col paradosso che nel contenzioso

sulla revoca della concessione Turicchi è controparte di se stesso). Però questa volta non è bastato.

Sat, la Società Autostrada Tirrenica, controllata da Aspi, ha chiesto aumenti in una forchetta tra 36,4 e 27,3 per cento ma ha ottenuto

solo l'1,17. La Tangenziale di Napoli, sempre di Aspi, chiede l'1,21 e ottiene addirittura di più: 1,82.

Rav, cioè Raccordo Autostradale Valle d'Aosta Spa, sempre controllata da Aspi, come spesso accade, si aggiudica un discreto primato di rincaro: chiede 6,32 e ottiene 6,32 per cento, dopo l'aumento gigantesco del 52,7 per cento nello scorso anno. O fa investimenti fenomenali, o Aspi scarica sulla piccola Valle d'Aosta quei rincari che su tratte più lunghe non riuscirebbe a farsi autorizzare.



Mani legate

L'Authority può vigilare solo sui nuovi accordi. Nel cda di Aspi siede un dirigente del Tesoro