

# Il favore alle autostrade nel Milleproroghe

Altri sei mesi di tempo per le concessioni. E arriva anche la richiesta di aumentare i pedaggi

Dunque ci risiamo. Puntuale e inesorabile come l'alternarsi delle stagioni, le fasi lunari e i cicli della vita, anche quest'anno è arrivata la richiesta di aumentare i pedaggi autostradali. Una richiesta che finora nessun governo, di destra o di sinistra, ha mai potuto rifiutare. Plastica dimostrazione del potere della lobby dei concessionari, incarnata dalla figura imponente del capo della loro associazione Aiscat, il vicepresidente di Unicredit Fabrizio Palenzona, ex presidente margheritino della Provincia di Alessandria. E possiamo scommettere che neppure nel 2015, sulle autostrade, si cambierà verso.

Di più. Con il consueto decreto Milleproroghe approvato dal consiglio dei ministri la sera del 24 dicembre, i concessionari hanno avuto anche un regalino di Natale. Vale a dire altri sei mesi di tempo, fino al 30 giugno prossimo, per mettere a punto le proposte di integrazione fra diverse tratte che offrirebbe loro, come previsto da una contestatissima norma del cosiddetto Sblocca-Italia, la possibilità di prorogare automaticamente e senza gara le concessioni a fronte di una promessa di nuovi investimen-

ti. Conseguentemente, anche il termine per i nuovi piani finanziari slitta al 31 dicembre 2015. La ragione? Evidentemente c'è bisogno di più tempo per far digerire l'operazione, che favorirebbe soprattutto il gruppo Gavio, le Autovie Venete e l'Autobrennero, alla Commissione europea. Dove non è un mistero che ci sia una certa riluttanza a mandar giù norme poco profumate di concorrenza.

Come appunto questa, che ha già incassato il giudizio fortemente negativo della nostra Autorità dei trasporti presieduta da Andrea Camanzi. Naturalmente, per ciò che può valere: poco o nulla. E qui è d'obbligo ricordare un altro regalino prenatalizio che il governo, in quel caso targato Monti, aveva già fatto ai medesimi concessionari nel dicembre 2011. Perché la norma del Salva-Italia che istituì l'authority fece decorrere (guarda caso) la competenza sulle tariffe autostradali a partire dalle concessioni future. Quindi, se scatteranno anche le proroghe automatiche senza gara previste dallo Sblocca-Italia renziano, campa cavallo. Con il risultato che quando si parla di autostrade Camanzi è ancora di fatto completamente

esautorato.

Il che contribuisce a spiegare perché ogni anno i pedaggi salgono, e salgono, e salgono. Dal 1999, anno della privatizzazione della concessionaria statale, e fino al 2013, i prezzi sono cresciuti del 65,9% a fronte di una inflazione del 37,4%. Conseguenza di un sistema assurdo tutto favorevole ai concessionari, ai quali consente di scaricare sulle tariffe anche gli extracosti di opere e investimenti anche se procedono al passo della lumaca. Il tutto sotto lo sguardo mai arcigno del governo di turno. Nel 2014, a fronte della richiesta di aumenti medi del 4,8%, il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha concesso «solo» il 3,9%: appena due volte e mezzo l'inflazione programmata. Esultando per il risparmio (se un mancato rincaro si può definire risparmio...) «di 50 milioni» in favore degli automobilisti senza però poter dire di quanto i profitti delle concessionarie sarebbero cresciuti. Peccato poi che quel tasso programmato, cioè l'1,5%, si sia rivelato ben superiore a quello reale. Ora l'inflazione annua è allo 0,2%: venti volte inferiore all'aumento medio concesso

dal governo.

E siamo al nuovo round. Ovvero, gli aumenti richiesti per il 2015. Rosario Trefiletti di Federconsumatori e l'ex senatore Elio Lannutti (Adusbef) affermano scandalizzati che i concessionari pretenderebbero stavolta aumenti fino al 9%. Il top, a quanto pare, per l'autostrada Roma-Pescara di cui è concessionario il costruttore abruzzese Carlo Toto, consigliere Aiscat. Tanto da far imbestialire il sindaco dell'Aquila Massimo Cialente: «Gli ennesimi aumenti sull'autostrada sono una vergogna, è ora di dire basta». Per tutta risposta Lupi dice che il governo, irremovibile, non è disposto a concedere aumenti superiori al famoso tasso programmato: ancora l'1,5%. Ovvero, almeno sette volte l'inflazione reale.

Questa volta le ragioni dei concessionari sarebbero anche nel calo del traffico causato dalla crisi economica. Meno auto, meno incassi, meno profitti: dunque se ne facciano carico gli utenti. Ai quali però si dovrebbe pure spiegare come mai quando il traffico invece aumentava, gli incassi salivano e i profitti volavano, le tariffe aumentavano lo stesso.