

# Autostrade e pedaggi, trattativa con i gestori per bloccare gli aumenti

## Toninelli punterebbe a riconoscere solo l'inflazione Nei contratti i rincari sugli investimenti presunti

**MILANO** È una trattativa serrata. Proseguita anche nei giorni festivi e ormai alle battute finali visto che entro il 31 dicembre verrà approvato il decreto interministeriale sulle tariffe autostradali del 2019 scritto di concerto dal dicastero delle Finanze e da quello dei Trasporti. Gli attori al tavolo sono due: da un lato la direzione di Vigilanza sulle concessionarie autostradali che fa capo al ministero delle Infrastrutture guidato da Danilo Toninelli. La stessa sotto inchiesta dalla procura di Genova per il presunto mancato controllo sul viadotto Morandi poi collassato il 14 agosto. Dall'altro i gestori autostradali, Autostrade per l'Italia, le società riconducibili alla famiglia Gavio, il gruppo Toto ed una miriade di enti locali azionisti di riferimento di alcune microtratte a pagamento. L'obiettivo, rilevano fonti vicine al ministero, è di congelare i rincari previsti dalle convenzioni e messi nero su bianco nei piani economico-finanziari delle società concessionarie che registrano l'ammontare degli investimenti e ne chiedono il relativo adeguamento al casello stabilito ogni primo dell'anno.

Il governo vorrebbe una moratoria negli aumenti e sta provando a convincere i gestori ad avere il via libera senza contenziosi nei tribunali amministrativi né ricorsi d'urgenza come avvenne nel 2014 quando il governo Letta (e Maurizio Lupi alle Infrastrutture) cancellò gli aumenti previsti agganciandoli soltanto all'inflazione programmata in qualche modo contenendoli.

Peccato che molti gestori ricorsero al Tar e al Consiglio di Stato spesso spuntandola ottenendoli negli anni a seguire suscitando un vespaio di polemiche con interrogazioni parlamentari e associazioni di consumatori in rivolta. È il caso della holding di Toto, a monte della catena di controllo della Strada dei Parchi Roma-L'Aquila ora oggetto di continue ispezioni da parte del ministero per alcuni viadotti in situazioni critiche anche a causa delle frequenti scosse sismiche.

Da almeno due mesi è partita una trattativa fatta di scambi di documenti via posta certificata che è andata di pari passo ai cambiamenti normativi nel settore delle concessioni autostradali stabiliti dal governo con il decreto legge per Genova, appena convertito. Nelle pieghe di quel testo si è realizzata una prima rivisitazione del modello concessorio che ha messo fine ad un sistema molto confusionario frammentato in sei diversi regimi tariffari. Ora si è deciso di adottarne solo uno, il cosiddetto «price cap» simile a quello già usato da Autostrade per l'Italia introducendo però qualche variante rispetto a quel modello finito sotto la lente del ministero per la tragedia di Genova con l'ipotesi di revoca della concessione. Gli aumenti al casello dovrebbero essere da ora in poi giustificati soltanto dalla dinamica dei prezzi (l'inflazione) e dagli investimenti effettivamente realizzati dai gestori. Non da quelli presunti come è avvenuto negli ultimi 15 anni in cui le società dichiaravano

quanto volevano spendere in questi piani di durata quinquennale ricavandone un aumento al casello che potremmo definire anticipatorio. Si tratta di un percorso in itinere perché i piani economico-finanziari delle Concessionarie sono quasi tutti scaduti e la trattativa è anche su come scriverli. Servirà il via libera preventivo dell'Authority dei Trasporti, guidata da Andrea Camanzi, che prima poteva esprimersi solo per le nuove tratte in concessione ed era esclusa dalle vecchie.

Ora siamo in una situazione di vacatio. Non saremmo formalmente più nella vecchia disciplina che prevedeva aumenti anche per i volumi di traffico dichiarati dai gestori. Ma non siano nemmeno nella nuova, perché non c'è alcun piano economico-finanziario che ha recepito le novità introdotte dal legislatore. Così è necessaria una trattativa tra lo Stato e i privati. La questione più complessa è con il gruppo Toto che ha fatto registrare rincari a doppia cifra negli ultimi due anni e ora lamenta di non aver ancora avuto i soldi del governo per mettere in sicurezza i viadotti. Nel mezzo ci sono gli automobilisti che rischiano i soliti aumenti ingiustificati dal primo gennaio. Cambiar tutto per non cambiare niente.

**Fabio Savelli**

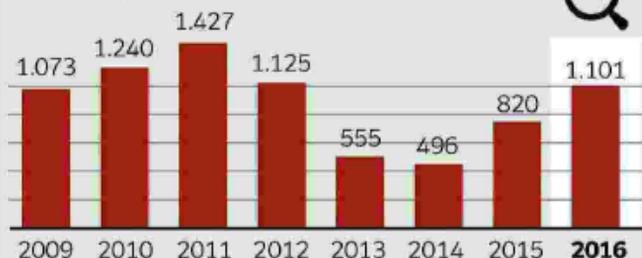
© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il rischio ricorsi

Il governo ha cambiato il modello concessorio. Il rischio ricorsi per il blocco agli aumenti

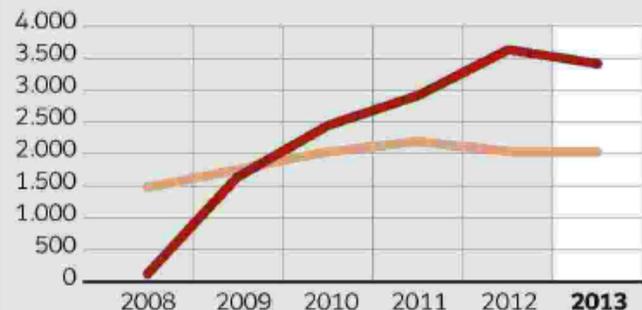
# Gli investimenti promessi e quelli realizzati

## Le visite ispettive del ministero



## L'asimmetria tra gli investimenti programmati e quelli effettivi (milioni di euro)

■ Pianificati ■ Effettivi



## Manutenzione

(in milioni di euro)



Fonti: Attività ispettiva del ministero dei Trasporti (anno 2016), audizione della direzione Vigilanza sulle concessionarie autostradali (2016), audizione dott. Paolo Sestito, capo del servizio struttura economica della Banca d'Italia (anno 2016)