

Autostrade, c'è l'ipotesi abbonamento. Il ministro Lupi: potremmo ridurre i pedaggi del 20%, ma il meccanismo delle concessioni andrà rivisto. La difesa della Strada dei Parchi «Anche con gli aumenti perdiamo soldi».

PESCARA L'ultimo aumento dei pedaggi autostradali ha scatenato in tutto il paese la reazione delle associazioni dei consumatori e delle sigle professionali. Ieri il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, più volte sollecitato a intervenire, ha promesso di riaprire il dossier: «Il sistema delle concessioni deve essere rivisto», ha detto ieri il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, «innanzitutto perché da sei anni la domanda di traffico autostradale è diminuita. Dobbiamo garantire i contratti e la legge, ma dall'altra parte non si può continuare con questo meccanismo automatico». «Credo ci sia disponibilità e coscienza da parte del sistema concessorio» ha aggiunto «per rivedere un meccanismo che oggettivamente, appunto a fronte di un calo della domanda, ha dimostrato che va nella direzione opposta. Anche perché è interesse anche dei concessionari far sì che la domanda aumenti». Il ministro ha anche annunciato che per pendolari della strada ed autotrasportatori potrebbe arrivare l'introduzione di un sistema di abbonamenti anche sul sistema autostradale. Con un obiettivo: «Se riuscissimo col sistema dell'abbonamento a ridurre i costi del 20% avremmo ridotto di molto l'impatto degli aumenti». La polemica continua, anche in Abruzzo dove gli aumenti sono stati percentualmente i più alti. Di seguito diamo conto delle ragioni degli utenti e della società concessionaria Strada dei Parchi.

«Anche con gli aumenti perdiamo soldi». La difesa della Strada dei Parchi

PESCARA L'ingegner Cesare Ramadori è l'amministratore delegato della Strada dei Parchi spa, la società del gruppo Toto concessionaria delle autostrade abruzzesi A24 e A25. Ingegnere Ramadori, ci può spiegare come si formano le tariffe e perché sono mediamente più alte di quelle delle altre autostrade italiane? «Le tariffe non sono controllate dal concessionario. Si formano sulla base di tre elementi: l'inflazione programmata, la spesa per le manutenzioni ordinarie (verde, segnaletica, ecc.), gli investimenti realizzati. Ogni anno al 30 settembre presentiamo questi numeri al ministero delle Infrastrutture, il ministero fa le sue verifiche e alla fine del contraddittorio si firma un verbale in cui viene riconosciuto l'investimento fatto. Sulla base di questi elementi esce fuori il numero, che per noi quest'anno è dell'8,28%. Ci tengo a precisare che i calcoli vengono fatti sui soldi effettivamente spesi». Quanto hanno inciso gli investimenti per le complanari di Roma? «Hanno inciso per il 50%, per il grosso sforzo fatto per completare i lavori entro il 28 febbraio 2014, tre mesi prima dei termini contrattuali che scadono il 26 maggio. Chiuderemo con i costi previsti fin dal progetto definitivo, pur avendo avuto una marea di "seccature" dalla Soprintendenza dei beni archeologica». Che tipo di seccature? «In sede di progetto definitivo avevamo previsto 2 milioni per gli scavi archeologici, ne abbiamo spesi 6. Ma a parte il costo economico ha pesato il dispendio di tempo: lavoriamo dentro Roma, si immagini i problemi». Però Strada dei Parchi fa i lavori con le società del gruppo Toto, quindi guadagna oltre che dai pedaggi anche dagli appalti. «Anche questo aspetto è regolato dalla convenzione. Il concessionario per legge può affidare intragruppo, a una propria società, il 60% dell'importo totale dell'investimento, il 40% va affidato a terzi al termine di una gara pubblica». Chi fa il prezzo? «Per fare l'affidamento intragruppo la concessionaria deve fare una ricerca sui ribassi degli ultimi 6 mesi e sulla base di questi ribassi deve determinare il proprio ribasso. Il prezzo viene proposto alla struttura del ministero che ha 30 giorni di tempo per rispondere sì o no. Se risponde sì, bene, altrimenti ti dà il numero della società alla quale affidare i lavori». Il concessionario ha comunque dei vantaggi. «Nei progetti c'è sempre qualcosa che non va, a volte va modificato. Se lavori 'in house' è più facile trovare le soluzioni. Così si risparmia sui tempi e sui costi finali». È nel giusto chi dice che

l'autostrada è una gallina dalle uova d'oro? «Questa è l'unica autostrada assegnata in concessione in Italia attraverso una gara internazionale. Per la concessione paghiamo 60 milioni d'affitto l'anno, quanto ai pedaggi il 60% va allo stato. Ad oggi l'azionista ha sempre chiuso i bilanci in perdita (quello del 2012 è a -16 milioni, ndr.) che l'azionista ha ripianato con fondi propri». Quanto pensate di raggiungere il pareggio? «Quando abbiamo firmato l'ultima revisione della convenzione nel 2009 avevamo stimato di andare in utile nel 2019, ma con il calo di traffico dovuto alla crisi ce ne vorranno 5 o 6 in più di anni». Quanto è calato il traffico? «Il 20% in tre anni, siamo ai livelli del 2003».

