

«Sì» agli sconti in autostrada. La società che gestisce A24 e A/25 disponibile a sperimentare il bonus. Riducendo le tariffe si spera di aumentare i volumi di traffico. Bollini e agevolazioni per chi inquina meno

PESCARA «Sì» agli sconti sull'A24 e sull'A25. Strada dei Parchi accoglie, con riserva, l'invito lanciato nei giorni scorsi alle concessionarie dal ministro dei Trasporti Maurizio Lupi. Di primo acchito per la verità la reazione è stata un secco «Non se ne parla nemmeno». La società che gestisce le due autostrade abruzzesi infatti è l'unica in Italia a non chiudere i bilanci con margini di profitto e dunque l'idea di ridurre i suoi incassi, sulle prime, è apparsa improponibile. Poi però i tecnici hanno fatto due conti: il bonus del 20% per i pendolari proposto da Lupi potrebbe riportare sull'A24 e sull'A25 quel 20% di automobilisti perduto negli ultimi tre anni per colpa della crisi. Invogliati da pedaggi tornati ai livelli del 2008, molti pentiti dell'autostrada potrebbero tornare sui propri passi e tradire il treno o il pullman per rimettersi di nuovo al volante. Dal 2011 a oggi il volume di traffico sulle due autostrade abruzzesi si è ridotto appunto del 20%, scendendo alle quote del 2001: per risparmiare, in tanti hanno preferito lasciare a casa l'auto oppure l'hanno condivisa con altri pendolari. Nella prospettiva di incrementare il flusso di veicoli, ben vengano allora abbonamenti e tariffe in saldo per chi si sposta giornalmente per lavoro, sulla scia di quanto già avviene sulla Rav, il raccordo autostradale Valle d'Aosta, dove da un anno sono in vigore tariffe agevolate a favore dei residenti.

La proposta del ministro Lupi è di applicare una riduzione fino al 20% a chi usa per lavoro l'autostrada per un tratto inferiore a cinquanta chilometri, per venti giorni al mese: complessivamente 40 tratte, tra andata e ritorno. Un gesto di buona volontà per rendere meno amara la pillola indigesta dei rincari di inizio anno, che hanno visto schizzare in alto i pedaggi autostradali con un aumento medio del 3,9% e punte superiori all'8% proprio sull'A/24 e sull'A/25.

Strada dei Parchi per ora pare disposta ad accollarsi l'onere degli sconti. Attualmente, per ogni euro che la società incassa, 61 centesimi vanno allo Stato e 39 centesimi le restano in cassa. Quando nel 2003 Strada dei Parchi si aggiudicò la concessione, la base d'asta era stata fissata in mille miliardi di lire. La gara europea fu vinta con un'offerta di mille 450 miliardi di lire. Ogni anno dunque la società versa alla parte pubblica, sotto forma di canone, 60 milioni di euro e solo nel 2018 raggiungerà l'equilibrio di bilancio.

Ostacoli di natura tecnica all'introduzione degli abbonamenti non ce ne sono, le uniche remore dunque sono di tipo finanziario. Gli sconti saranno condizionati all'uso di Telepass. Un esperimento simile fu tentato nel 2003 per iniziativa dell'allora ministro dei Trasporti Ugo Martinat: la domenica e nei giorni festivi di luglio e agosto l'autostrada costava meno usando il Telepass. Lo sconto del 10% sul pedaggio fu lanciato con l'obiettivo di incrementare la riscossione automatica della tariffa riducendo così le code ai caselli. Oltre a dotarsi dell'apparecchio per il pagamento automatico (quelli in circolazione sono otto milioni e mezzo), gli automobilisti per poter usufruire dello sconto dovranno presentare anche un'autocertificazione alla società concessionaria. Un passaggio burocratico semplice e già collaudato da Strada dei Parchi subito dopo il terremoto del 2009, quando gli sfollati sulla costa non pagavano l'autostrada per andare all'Aquila, perché del pedaggio si faceva carico la Protezione civile.

Strada dei Parchi dirà la sua sugli sconti la prossima settimana nell'incontro con l'Aiscat, l'associazione che riunisce le concessionarie autostradali. Con algoritmi e calcoli delle probabilità si valuteranno i pro e i contro dell'operazione, ma sembra che i presupposti per un «sì» agli abbonamenti ci siano tutti. Quanto

meno per una sperimentazione di tre mesi, che consenta di vedere se il mancato incasso possa essere compensato dall'aumento del volume di traffico in autostrada. Opporsi a priori - commentano nella società - sarebbe davvero irragionevole.

Bollini e agevolazioni per chi inquina meno

Le piccole imprese dell'autotrasporto pronte a mobilitarsi. Incontro a Roma

PESCARA «In Europa l'autostrada, in molti Paesi, si paga con il sistema delle «eurovignette», una sorta di bollino che premia chi meno inquina. È un modello che pian piano stanno introducendo le aziende dell'autotrasporto del Nord Italia, e che adesso può diventare un esempio riproducibile anche su scala più vasta». La Fita-Cna torna alla carica. Dopo l'affondo dei giorni scorsi contro le autostrade abruzzesi, bollate come le più care dello Stivale, l'associazione delle piccole imprese dell'autotrasporto rinnova la richiesta di sconti. Lunedì pomeriggio i vertici della Fita-Cna incontreranno i rappresentanti di Strada dei Parchi, che gestisce la A24 e la A25. La riunione, richiesta dall'associazione, si terrà nella sede romana della società. Si parlerà ovviamente del caro-pedaggi. «C'è bisogno di una vera svolta - dichiara il presidente regionale della Fita-Cna, Gianluca Carota -. Siamo pronti alla mobilitazione generale di tutta la categoria e condividiamo la posizione netta e decisa espressa dal coordinamento unitario Unatras, a livello nazionale». Per cambiare è necessario un confronto con i concessionari. «In Abruzzo - prosegue Carota - abbiamo già fatto un passo avanti, vista la disponibilità di Strada dei Parchi a incontrarci lunedì. Siamo convinti che le società che gestiscono le autostrade debbano fare uno sforzo di buona volontà, riconoscendo alle nostre imprese sconti ai caselli per recuperare, almeno in parte, aumenti delle tariffe non sempre giustificati, ma soprattutto divenuti intollerabili per i conti delle aziende. Sui fondi pubblici, a valere sui pedaggi attualmente destinati ai consorzi di servizi, è necessario un cambiamento radicale per agevolare il più possibile le nostre imprese che hanno gravissimi problemi di liquidità».

Secondo Carota, le aziende devono poter ricevere gli sconti con modalità più immediate, funzionali alle loro esigenze e direttamente al casello. «È giunto il momento di cambiare anche questo tipo di meccanismi, magari prendendo a esempio quanto accade in Europa, dove in molti Paesi l'autostrada si paga con il sistema delle "eurovignette", che premiano chi meno inquina. Un modello con il quale fanno già i conti le aziende dell'autotrasporto del Nord Italia, ma che può diventare un esempio riproducibile anche su scala più vasta».